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

Procesnota 4 - bijlage 6

Verslag participatie en verwerking inspraakreacties Scopingnota 2

Vlaamse overheid

DE WERKVENNOOTSCHAP

DEPARTEMENT OMGEVING

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

werken aan de ring.be

Dit document is bijlage 6 bij de procesnota 4 d.d. 24/12/21 voor het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0)-deel Noord'.

Deze bijlage bevat het **Verslag participatie en verwerking inspraakreacties Scopingnota 2**

Overzicht andere bijlagen

Bijlage 1. Bekendmakingen publieke raadpleging Startnota

Bijlage 2. Lijst adviesverlenende instanties Startnota

Bijlage 3. Verslagen planteam

Bijlage 4. Verslag participatie en verwerking inspraakreacties Startnota

Bijlage 5. Lijst adviesverlenende instanties Scopingnota 3

Bijlage 6. Verslag participatie en verwerking inspraakreacties Scopingnota 2

Verslag

GPP R0 Noord - Infosessie bestuurlijke actoren - Publieke Raadpleging

Datum overleg:	31/05/2021
Locatie:	Teams
Ons kenmerk:	R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_001 Versie: 1
Auteur(s):	Filip De Malsche, Cathy Bril
Aanwezigen:	Zie aanwezigheidslijst
Besproken punten:	• Algemene kadering - herinrichting R0 Noord • Procedure en proces - herinrichting R0 Noord • GPP scoping - herinrichting R0 Noord • Vervolg

Verslag

1. ALGEMEEN

De presentatie (R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002) die tijdens de infosessie werd gebruikt, zal op de teamsite van De Werkvennootschap geplaatst worden samen met het verslag . Dit verslag bevat de gestelde vragen tijdens de infosessie (mondeling en in de chat) en de beantwoording ervan.

2. GESTELDE VRAGEN

Brussel Urbanisme : Is een rijstrook minder met aangepaste snelheid ook onderzocht? Bij het onderzoek van verlaagde snelheid, worden de parallelle wegen dan op 50 km gebracht?

DWV: In loop 1 werd een rijstrook minder onderzocht maar dit toonde zware knelpunten aan in het licht van de plandoelstellingen. Zelfs bij AMS bleven de knelpunten waardoor er terug verkeer doorsijpelde naar het onderliggend wegennet met sluipverkeer tot gevolg. Deze variant werd dus niet weerhouden.

THV MoVeR0 : Mbt onderzochte snelheden: Alt 1: Ring 100/u - variant 70/u; Alt 2: Ring 100/u + parallel 70u - variant alles op 70/u; variant van 50/u wordt niet onderzocht.

Brussel Urbanisme: Indien onderzoek interessant ook verlagen op parallelstructuur?

THV MoVeR0 : Inzichten zullen uit het onderzoek naar boven komen; beide systemen worden onderzocht met 70/u.

Stad Vilvoorde : Hoe definiëren jullie nu uiteindelijk die AMS 50/50?

THV MoVeR0: AMS gaat uit van doelstellingen voor Brussels Hoofdstedelijk gewest (Good Move) + Vlaamse Rand cfr. brief Vlaamse Regering (-> autoverkeer terugbrengen naar 50% in Vlaamse Rand).

Provincie Vlaams-Brabant: Scenario's met snelheidsverlaging zijn een pluspunt (verkeersveiligheid is immers een belangrijke doelstelling). In de presentatie worden geen sluipverkeer-werende maatregelen getoond. Wat is de rol van rekening rijden in de scenario's (belangrijk voor AMS)? Hoe kan je AMS nastreven met parallelle wegen die extra capaciteit creëren? Is er geen contradictie in de doelstelling AMS en verbeteren doorstroming?

THV MoVeR0: + Sluipverkeer-werende maatregelen: Vanuit Plan MER loop 1 zijn milderende maatregelen voorgesteld, die meegenomen zijn; bijkomende maatregelen worden meegenomen in doorkijkscenario's om bvb te zien dat die geen andere nadelige effecten genereren. + We kijken naar effecten op Ring zelf om veilige en doorstromende Ring te krijgen. Effecten op de ring bvb bij rijstrook minder was een EN verhaal: probleem bij OWN geeft nog bijkomende issues op de Ring bij het oplossen. + In AMS scenario blijft Ring altijd belangrijke rol spelen. AMS heeft geen impact op Ring zelf.

Provincie Vlaams-Brabant: Worden door parallelwegen niet nog meer barrières gecreëerd?

THV MoVeR0: Vanuit mobiliteit zijn parallelwegen een bepaald scheidingsprincipe dat je hanteert. Je hebt meer nodig dan 1 enkele strook dus altijd iets breder profiel. Hebben die dan bredere barrière werking: puur op basis van profiel wel maar je moet ook kijken naar de onderdoorgangen nl passages/connecties voor fiets / OV / voetgangers die we willen bevorderen. Het is inderdaad zo dat het ene alternatief breder is dan het andere.

Gemeente Jette: Mbt burgerconsultatie: burgers van betrokken gemeenten (zoals Vilvoorde, Wemmel, Zaventem) kunnen via hun gemeentehuizen hun adviezen en bemerkingen geven. Hoe moeten de burgers van Jette dit doen?

Departement Omgeving: Het is inderdaad zo dat de dossiers ter inzage liggen bij de 14 betrokken gemeenten en dat daar de bemerkingen ter plaatse kunnen worden ingediend tegen ontvangstbewijs en dus niet bij een andere gemeente. Alle burgers kunnen dit echter ook altijd digitaal doen op de website van departement omgeving (grups.omgeving.vlaanderen.be) of per brief aan het Departement Omgeving (Afdeling gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en -projecten, Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 7, 1000 Brussel). Dit staat ook vermeld op de brochures die we gebust hebben ook in de Brusselse gemeenten langs de Ring. Er is op 7/6 ook een Franstalige infosessie.

De Lijn: is impact van de doorstroming van het openbaar vervoer (niet alleen MIVB) meegenomen? En dit is een impact op het budget. Ik zie veel over verbetering van fietssnelwegen maar lees weinig over verbetering van bestaand netwerk

TVH MoVeR0 : We hebben geprobeerd inzichtelijk te krijgen wat impact is op openbaar vervoer in de directe omgeving van de Ring (bvb bij op- en afritten,...). Dit is vooralsnog op high level plan MER niveau maar niet op assenniveau. Als dit niet voldoende is, kan na loop 2 nog gekeken worden hoe/waar bijkomende verbeteringen in meer detailniveau.

MIVB:gelijkaardige vraag als Joachim Nijs; het betreft de impact van de Plan MER op de keuze van de verschillende scenario's. In plan MER werd niet alles meegenomen vanuit GOOD MOVE - is er aangepaste simulatie gemaakt?

THV MoVeR0: Tijdens loop 1 werd rekening gehouden met de toenmalige gekende gegevens uit GOOD MOVE. Aansluitend bespreking om stadstol (5km/u werd hier gesimuleerd) + mazennetwerken: toen kon het effect niet meegenomen worden want er was toen geen duidelijkheid van Brussel Mobiliteit hoe hiermee rekening te houden bij simulaties. 30km werd wel getest; gemiddelde snelheid in die straten ligt mogelijks rond die 30. We kijken met Brussel Mobiliteit hoe we dit anders kunnen meepakken.

Gemeente Kraainem : Het is belangrijk dat inwoners van Brussel weten dat ze via brief of internet kunnen reageren. We zien veel reacties op sociale media bvb over R22 knip vanuit oa Sint-Lambrechts-Woluwe, Sint-Pieters-Woluwe, …

DWV : We doen wat we kunnen. Ook gemeenten hebben een belangrijke rol voor informatieverspreiding. Op onze website is de informatie ook in het Frans en Engels terug te vinden. Brochure is ook in Brussel verspreid.

Provincie Vlaams-Brabant: ik zag dat verkeerswisselaar een impact kan hebben op onder meer tracé ringfietspad

DWV: Fietsnetwerk is inderdaad zeer belangrijk met nooit geziene investering in fietsinfrastructuur. We zijn ondertussen ook bezig met stukken van het Ringfietspad uit te werken in studiefase.

Agentschap Natuur en Bos: Blijft het toch niet mogelijk ook in de zone Vilvoorde een (zachte) fysieke scheiding tussen parallel en doorgaand te realiseren?

THV MoVeR0: betreffende vraag fysieke scheiding: We zitten sowieso met de randvoorwaarden van de bestaande viaduct. Viaduct met een fysieke scheiding van 2 keer 2 rijstroken zou niet goed zijn vanwege de beperkte ruimte. Een witte lijn is ook niet optimaal omdat dat moeilijk te handhaven is, en omdat er onveilige situaties kunnen optreden als de DRW (doorgaande ringweg) of SRW (stedelijke ringweg) in file zou staan. Waarbij 2 stroken voor doorgaande verkeer zou qua capaciteit te beperkt kunnen zijn en de buitenste 2 te weinig gebruikt.

3. AANWEZIGHEIDSLIJST

Organisatie	Aantal aanwezigen
De Werkvennootschap	3
THV MoVeR0	6
Gemeente Dilbeek	1
Gemeente Grimbergen	1
Gemeente Jette	3
Gemeente Kraainem	1
Gemeente Machelen	3
Gemeente Zaventem	1
Gemeente Wezembeek-Oppem	1
Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe	1
Gemeente Wemmel	2
Stad Vilvoorde	2
Stad Brussel	1
Brussel Urbanisme	1
Brussel Mobiliteit	1
Brussel Perspective	1
Brussel Leefmilieu	1
VMM	2
Vlaamse Bouwmeester	1
Provincie Vlaams-Brabant	5
MOW	1
AWV	2
MIVB	1
De Lijn	2
Agentschap onroerend erfgoed	1
Departement Landbouw & Visserij	1
Agentschap Natuur & Bos	2
Departement Omgeving	2
Brabantse Kouters	1

4. BIJLAGEN

Bijlage 1: Presentatie met ref. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002

Verslag

GPP R0 Noord - Infosessie belangengroepen - Publieke Raadpleging

Datum overleg: 31/05/2021
Locatie: Teams
Ons kenmerk: R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_002 Versie: 1
Auteur(s): Filip De Malsche, Cathy Bril
Aanwezigen: Zie aanwezigheidslijst
Besproken punten:

- Algemene kadering - herinrichting R0 Noord
- Procedure en proces - herinrichting R0 Noord
- GPP scoping - herinrichting R0 Noord
- Vervolg

Verslag

1. ALGEMEEN

De presentatie (R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002) die tijdens de infosessie werd gebruikt, zal op de teamsite van De Werkvennootschap geplaatst worden samen met het verslag . Dit verslag bevat de gestelde vragen tijdens de infosessie (mondeling en in de chat) en de beantwoording ervan.

2. GESTELDE VRAGEN

Er waren geen specifieke vragen.

3. AANWEZIGHEIDSLIJST

Organisatie	Aantal aanwezigen
De Werkvennootschap	3
THV MoVeR0	8
Departement Omgeving	1
Billie Bonkers	1
VOKA	2
Febetra	1
Landelijke Gilden	1
Unizo	1
Netwerk Duurzame Mobiliteit	1
Boerenbond	1

4. BIJLAGEN

Bijlage 1: Presentatie met ref. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002

Algemene sessie 31-05-2021

Onderwerp	Vraag, idee, suggestie of opmerking	Antwoord gegeven tijdens webinars
ALGEMEEN		
Plandoelstellingen		
	Hebben we daar zelf een stem in? Kunnen we er invloed op uitoefenen hoeveel gewicht een plandoelstelling krijgt?	*alle plandoelstellingen worden evenwaardig meegenomen, en er wordt geen gewicht toegekend aan bepaalde plandoelstellingen om deze verhoogd te laten doorwegen.*
	Worden de wegingsfactoren op voorhand bepaald en kenbaar gemaakt?	*Beste, alle plandoelstellingen worden evenwaardig beschouwd. Er wordt geen gewicht toegekend aan bepaalde plandoelstellingen*
	Qua beslissingen die jullie zullen nemen horen wij nergens dat u rekening gaat houden met de bewoners en de gebruikers van de ring, rond de ring, in de dorpen	
Leefbaarheid	Leefbaarheid is niet meer rijstroken, maar juist minder, bedoeling van een autostrade is toch dat je snel ergens kan geraken en kan doorrijden.	
Landschappelijke inpassing	Deelnemer ziet alternatieven met meer groengebieden en andere met minder. Hoe zal dit beslist worden? Als omwonende willen we uiteraard graag een grotere leefbaarheid en dus meer groen.	
Verkeersveiligheid	Ongevallen gebeuren vaak in de staart van de files, die jullie gaan verooraken aan die verkeerslichten.	*Vaak kunnen we dankzij bv. detectielussen fileterugslag op de autosnelwegen volledig vermijden - en dus ook dat soort situaties. Daar hebben we dus zeker en vast aan gedacht*
Multimodale bereikbaarheid	Wat zijn de plannen voor het onderliggend busnet? Zeker ook tijdens de werken. Worden frequenties verhoogd?	*We staan in nauw contact met De Lijn en de MIVB, maar het is nog wat vroeg om op die vraag nu te antwoorden.*
	Gaat het vernieuwen van de ring niet leiden tot het aantrekken van meer autoverkeer, waardoor het opzet om alternatieve vervoermiddelen meer te gebruiken zal mislukken.	
	De spoorverbinding Brussel-Dendermonde stond niet bij de te garanderen verbindingen?	
	Waarom blijft ter hoogte van het Laarbeekbos het ringfietspad niet langs binnenzijde R0?	*Laarbeekbos (aan de binnenzijde van de Ring) is bestemd als Natura 2000 gebied, dit betekent dat dit een beschermd groengebied is en het voorlopig wenstracé van het ringfietspad op deze locatie aan de buitenzijde van de Ring ligt.*
Alternatieven		
	De bewoners en uw vennootschap wouden indertijd geen 5 rijstroken, en toch gaat het weer die richting uit...	
Overkapping	Is er - zoals voor de Antwerpse Ring - een ernstig onderzoek gebeurd naar een ambitieuze overkapping van delen van de Ring?	*Tijdens de presentatie later komen deze nog aan bod. Geef gerust een seintje mocht het niet duidelijk zijn.*
	Dus een volledige ondertunneling is theoretisch mogelijk dan?	
Parallel	Is het de bedoeling om in de parallelstructuur ALLE soorten van verkeer te spreiden of wordt een onderscheid gemaakt tussen auto's en vrachtwagens ?	*De fysieke scheiding van het parallel alternatief is er één tussen doorgaand ringverkeer en stedelijk ringverkeer (dus in functie van bestemming)*
Light	Van welke lengte is er sprake bij 1_LPa vs 1_LPb? / Hoeveel meter is de grassige en bossige overkapping in variant a (elk apart)? En hoeveel meter is de langere overkapping in variant b?	*De overkapping in het scenario van één grote landschapsbrug is zo'n 350meter. Als het twee kleinere landschapsbruggen zijn zal het rond de 90-100m zijn, elk.*
Lateraal	Wat waren de factoren bij de lateraal-groep om dit niet verder te onderzoeken?	*Onderzoek in loop 1 van het GPP heeft uitgewezen dat het systeem niet alleen een belangrijke ruimte-impact heeft, maar bovendien ook slecht functioneert. De kruispunten op de laterale weg zelf bijvoorbeeld bleken (zeer) slecht te werken, zelfs bij grote kruispuntconfiguraties. Dergelijke herinrichting bleek ook eerder negatieve effecten te hebben op het onderliggende (lokale) wegennet*

Varianten		
Snelheid	Als de max snelheid wordt aangepast, wordt er dan ook trajectcontrole ingevoerd op de R0?	*Trajectcontole en handhaving zit bij de politie, maar als we dichter richting uitvoering gaan, gaan we zeker samen met ale instanties bekijken wat we nog kunnen doen qua handhaving - om daar echt concreet op te antwoorden is het nu nog een beetje te vroeg.*
	70 is wel belachelijk weinig voor een SNELweg...	*70 km/u wordt vooral onderzocht om na tegaan wat de effecten zijn op zowel doorstroming als de leefbaarheidsaspecten als geluid en fijn stof. Dit om te kunnen vergelijken met de (basis)snelheid van 100 km/u*
	Snelheid kan toch eenvoudig dynamisch gestuurd worden tegenwoordig? Dat is toch geen iissue?	*Dat kan in de toekomst (na herinrichting) ook toegepast worden op de Ring*
	Worden variabele snelheidsbeperkingen ook onderzocht (bvb 70 tijdens de spits en 100 's nachts) ?	*Er kan in de toekomst inderdaad gewerkt worden met dynamisch verkeersmanagement, waarbij variabele snelheden worden gehanteerd naargelang de situatie op het terrein (vlot verkeer, fili, ongeval, ...)*
	Neem dan 50 of 30...	
	Dat is nu al het geval aan het begin van de E19. Heb je daar zelf al 70 DURVEN rijden?	
	70 is zowieso levensgevaarlijk met buitenlandse vrachtwagens	
	OOk 70/u is altijd levensgevaarlijk op een SNELweg	*Dat hangt er allemaal vanaf hoe je die weg inricht. We gaan voor MEER verkeersveiligheid - de Ring is vandaag, zoals in't begin van de presentatie gezegd - enorm onveilig, met zo'n 1000 hinderincidenten en -accidenten per jaar. Als we een voorkeursalternatief hebben, gaan we er uiteraard voor zorg dat we niet alleen een moderne en veilige, maar ook toekomstgerichte Ring hebben.*
	Richt de ring dan in als zone 30, dan ga je alle doelstellingen halen...	
	Waarom zou je 's nachts bij weinig verkeer maar 70 mogen op de parallelbaan? Dat is toch niet houdbaar op een SNELweg?	*Binnen de huidige procedure (GPP naar een aangepast GRUP) wordt toegespitst op ofwel 100 ofwel 70 op het doorgaand ringverkeer. Mogelijkheden tot dynamische signalisatie (maw snelheid aanpassen aan de hoeveelheid verkeer) worden dan ook later in het project meegenomen*
	Dan moet je de snelheid ook dynamisch instellen op ochten/avond/buiten spits ipv van een belachelijk minimum	*Dat kan zeker. Dynamische snelheidsregeling is zeker en vast iets dat we bekijken. De kans bestaat dat dit deel zal uitmaken van de Ring van de toekomst, zoals we eerder al vermeldden*
	Als je nu 100 rijdt op de ring krijg je gegarandeert een vrachtwagen kort achter je. Ik mag er niet aan denken om 90 of godbetert 70 te rijden.	
	Dit is duidelijk een oefening in “automobilistje pesten”, om zoveel mogelijk auto’s weg te pesten door vlotte aansluitingen weg te nemen of te vervangen door hinderlijke verkeerslichten. Het belachelijk lage 70 km is levensgevaarlijk op een SNELweg vol buitenlands vrachtverkeer. Ik zie vooral een “theoretische” en onveilige ring vol nieuwe knelpunten die de mobiliteit en het vrachtverkeer hopeloos in de soep doen draaien. Dynamische verkeersbegeleiding zonder snelheidstaboes tijdens kalme periodes is de enige juiste oplossing.	*Ons verhaal is absoluut een EN-EN-verhaal - en we gaan - zoals al eerder gezged - net heel veel gevaarlijke knelpunten oplossen, geen bijcreeeren*

Verkeerswisselaars	Heeft een "aansluitingscomplex" altijd verkeerslichten?	*Dat is niet strikt noodzakelijk, maar in de omgeving van de ring is dat door de drukte vaak wel nodig. Bijvoorbeeld om een veilige verkeersafwikkeling te garanderen, veilige oversteken of passages van fietsers en voetgangers te garanderen en/of de doorstroming van het openbaar vervoer te faciliteren*
	Aansluitingsscomplex = verkeerslichten?	*Niet noodzakelijk, maar in de omgeving van de ring is dat vaak wel nodig gezien het drukke verkeer. Bijvoorbeeld om een veilige verkeersafwikkeling te garanderen, veilige oversteken of passages van fietsers en voetgangers te garanderen en/of de doorstroming van het openbaar vervoer te faciliteren*
	Wat is het voordeel qua mobiliteit om verkeerslichten in te voeren waar nu een vlotte aansluiting is???	*Hangt wat van situatie tot situatie af, maar kan vaak de verkeersveiligheid enorm ten goede komen, en bovendien kan je dankzij verkeerslichten het verkeer heel goed doseren, en kan je de lichtenregeling perfect afstemmen op de intensiteiten, die bijvoorbeeld verschillen afhankelijk van ochtendspits/avondspits/buiten de spits, en vanuit de verschillende rijrichtingen.*
	Verkeerslichten gaan toch maar enkel zorgen voor nóg meer files van en naar Bxl centrum?	*Ik veronderstel dat u het heeft over de verkeerslichten in de 3/4e wisselaars, zoals net toegelicht? De bedoeling is om in loop 2 effectief uit te pluizen welke effecten dat heeft. We maken daarvoor gebruik van verkeersmodellen. Zo kunnen we in beeld krijgen of er files ontstaan*
	Verkeerslichten niet slecht, Die stonden vroeger in Zaventem om de ring op te rijden aan de luchthaven onder de brug. toen wou men een rotonde	*klopt dat Rotondes ook helemaal de hype waren. Nu dankzij mobiele data en slimme verkeerslichten zijn verkeerslichten terug veel beter.*
Milieubeoordeling		
Sluipverkeer	Is het sluipverkeer ook gemeten binnen het Brussels Gewest? En de impact van de voorstellen hierop?	*In het Geïntegreerd Planproces (GPP) worden de effecten aan beide zijden van de ring in kaart gebracht. Wijzigingen in verkeersstromen worden voor elk alternatief in beeld gebracht*
	Heeft u de gevolgen gemeten met het nieuw sluipkeer dat ontwikkeld word met de vlaamse ambtenaren de lijden naar de wisselaar Jette ou Wisselaar Grimbergen in plaats van de toegang N°8?	
Impact verkeer omgeving	Kan ik ergens meer info vinden over de mogelijke fall out voor de Brusselsesteenweg N9 in Zellik? Deze verkeersas wordt momenteel al volledig heringericht verderop/ de mogelijke effecten voor de Brusselsestenweg? Zijn ook daar aanpassingen gepland? Vandaag is de verkeerssituatie er al problematisch	*elk alternatief en elke variant in de loop 2 van het Geïntegreerd Planproces (GPP) zal onderzocht worden met een macroscopisch verkeersmodel. Hiermee kunnen effecten van de herinrichting op het onderliggende wegennet, waaronder N9 en Brusselsesteenweg, in beeld worden gebracht. Aanvullend moeten we ook vermelden dat er een set van aanvullende maatregelen op het onderliggende wegennet zal getest worden in een zogenaamd onderzoeksscenario. Zo ondermeer maatregelen om de kern van Zellik te vrijwaren van doorgaand verkeer*
Impact lucht	In welke mate heeft het lengeprofiel impact op de geluidsvervuiling? Is de 'geoptimaliseerde' versie niet vervuilender voor de omgeving?	
	Welke impact wordt voorzien als gevolg van de recente 'stikstof uitspraak' van de Raad van Vergunningsbetwisting?	
	Zo'n fietspad vlak naast een snelweg lijkt mij toch niet echt gezond en gezellig...	*Alle effecten worden meegenomen in de diverse studies, waarbij verschillende milderende maatregelen voor ongewenste effecten mogelijk zijn*
impact geluid	In welke mate heeft het lengeprofiel impact op de geluidsvervuiling? Is de 'geoptimaliseerde' versie niet vervuilender voor de omgeving?	*De impact van alle alternatieven wordt bestudeerd in een Plan MER. Een Milieu Effecten Rapport dat de effecten op alle gebieden op de omgeving in kaart brengt (zoals mobiliteit, maar ook bvb geluid, fijn stof, ruimte in beslag name, etc...). Dit rapport wordt opgemaakt in de tweede helft dit jaar voor de hier gepresenteerde alternatieven. Hieruit kunnen eventuele milderende maatregelen bepaald worden.*
Milderende maatregelen	Worden er geluidsschermen voorzien waar de Ring rond Brussel door bepaalde woonkernen loopt (bijvoorbeeld in Kraainem)?	*Onze mensen van Team Minder-Hinder houden daar inderdaad rekening mee, met alle andere werven die impact hebben op alle schaalniveaus. Er wordt bovendien onderzocht of diverse milderende maatregelen nodig zijn (zoals o.a. geluidsschermen) op basis van het milieu effecten rapport op plan niveau*
	Zal er rekening gehouden worden met de timing van andere gigantische werven zoals Oosterweel? Er zal zeker wederkerige invloed zijn, vooral voor vrachtvercoer	
	Dank u voor uw uitleg. Zijn er geluidsschermen voorzien ter hoogte van Zellik (N9) , DZ1?	*Alles binnen Werken aan de Ring wordt met de betrokken gemeenten besproken. Daarover komt dadelijk in de presentatie ook meer/ Inderdaad ook rond Zellik is er een leefbaarheidsstudie en geluids analyse*
Mobiliteit algemeen	Wat is de relatie met het mobiliteistplan van Wemmel of is dit los van het mobiliteitsplan?	

MKBA		
	Kostprijsverschil tussen alternatief 1 en 2?	*Beste, het kostprijs aspect van de ring is op te splitsen in enerzijds directe investeringskosten (zijnde wat we betalen aan aannemers om de "harde infrastructuur" te bouwen) en de onderhoudskosten tijdens de levensduur van de infrastructuur. Anderzijds zijn er ook baten (maw winsten voor de maatschappij) die in rekening worden gebracht (zoals bv tijdswinst bij betere mobiliteit, verhoogde leefbaarheid, etc...). Beide aspecten worden ten opzichte van elkaar afgewogen. Dit is opgenomen in één van de bijlages van de scopingnota, zijnde het MKBA (Maatschappelijke Kosten Baten Analyse) een publiek document dat U ook kan terugvinden op de website van de Werkvennootschap*
	Bouwtermijnen v1 en v2?	
	Wordt de kostprijs in rekening gebracht bij de keuze?	*Ja hoor - in een Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse, dat is een belangrijke studie*
	Geen woord over het buitenlandse vrachtverkeer dat een grootste deel van het verkeer uitmaakt. Dat zijn bestuurders die zich niet verwachten aan de vreemde dingen die u voorstelt.	
	Hoe wordt de kostprijs dan in rekening gebracht in de trade-off van verschillende oplossingen?	*Via een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse, dat eigenlijk onafhankelijk wordt opgemaakt en zegt hoeveel het project opbrengt voor elke geinvesteerde euro*
	Is er een budget voorzien?	*we kijken met een Maatschappelijke Kosten-Baten-Analyse naar de kostrpijs van de verschillende alternatieven. Een ''maximumprijs'' is er momenteel niet. We willen een project met een positieve impact op de maatschappij*
Grond innames	Hoeveel landbouwgrond zal er ingenomen worden tussen Wemmel en Zellik? Uiteraard afhankelijk van de uiteindelijke oplossing.... Maar daar moeten toch ideeën over bestaan?	*Dat wordt inderdaad in functie van de alternatieven momenteel onderzocht. We zijn dat aan het bekijken en gaan weldra ook met een aantal eigenaars van percelen (niet enkel landbouw) contact opnemen. Hoeveel dat concreet is per deelzone kan ik zo moeilijk zeggen, maar in de scopingnota op de website ''bij lees mee -> documenten'' op werkenaandering.be in bijlage 13 staat daar wel meer over.*
	In zo'n project zullen er zeker een aantal onteigeningen gebeuren. Hoe verloopt dit project ? Wanneer wordt je op de hoogrte gesteld ? wie bepaalt de waarde van je eigendom?	

Participatie-proces		
	Net zoals vorige keer de burgers gehoord maar daar is niets mee gebeurd waarom doe u dan al deze moeite?	
	Hoe kunnen omwonenden hun voorkeuren meegeven?	
	Jullie hebben zeker wel geluisterd naar de inbreng van de burger en actiegroepen... Uiteraard zullen op een bepaald moment knopen moeten doorgehakt worden,. En voor iedereen het beste doen, kan niet ! Hopelijk vinden jullie de gulden middenweg...	*We hopen een gedragen project te realiseren, met mobiliteits-, veiligheids- en leefbaarheidsverbeteringen voor iedereen*
	Communiceert de Werkvennootschap met Wemmel? Wat dan met die enquête van Wemmel?	*De gemeente Wemmel maakt deel uit van de werkgroep voor de zone Wemmel (tussen E40 Groot-Bijgaarden en A12), die zeer regelmatig overlegt. Er is dus zeker communicatie naar/van de gemeente. dat gaan we bekijken. Als je graag op de hoogte wordt gehouden, geef me dan even je e-mailadres, of stuur een mailtje naar info@werkenaandering.be*
	Afhankelijk van het resultaat van de mobiliteits enquête van Wemmel zal de aansluiting op de ring bepaalt worden. Wanneer en hoe wordt de finale beslissing van deze enquete kenbaar gemaakt ?	*daarvoor moet je bij de gemeente Wemmel zijn. Wlj blijven wel in nauw contact met hen.*
	Het spijt me om te zeggen, maar deze presentatie is volledig onduidelijk. Het lijkt me precies de bedoeling om de burger bewust niet ten gronde te informeren door het technisch te ingewikkeld te maken. Misschien ben ik te dom, maar al die technische termen zoals 4/4 knoop, 3/4 knoop, aanknopingscomplex,... zonder treffelijke uitleg vooraf is compleet nutteloos. Had me aub op voorhand gezegd dat dergelijke manier van communicatie gehanteerd wordt. Dit is laatste keer dat ik nog uitleg volg. Schandalig!	*Goedeavond. Het spijt me te horen dat de presentatie te complex is.* *We hebben zo'n 250.000 brochures verspreid in de Rand en in Brussel, waarin we wel proberen heel laagdrempelig alles uit te leggen. Daarnaast is er nog onze website en sociale mediakanalen.* *Het is nu eenmaal bijzonder moeilijk om over een project van deze schaalgrootte en complexiteit een toelichting te geven zonder daarbij een bepaalde techniciteit aan de dag te leggen.* *We willen niets verbergen - integendeel, we proberen hiermee net heel transparant te zijn - en we proberen alle begrippen die we gebruiken uit te leggen, maar we beseffen dat dit inderdaad moeilijk is. Ook voor ons is de balans moeilijk. We hadden graag een aantal échte sessies gehouden (zoals in 2018 en 2019) omdat dat ons toelaat een-op-eeninformatie te geven, maar dit is waar we het mee moeten doen.* *Hopelijk kunnen we rekenen op uw begrip in deze - als u nog verdere vragen hebt mag u ons steeds contacteren*
	'Chapeau!' Heel duidelijk en professioneel gebracht. Tot morgen.	
Future Proof		
	Capaciteit Ring: is er ook rekening gehouden met mogelijke impact verhoogd structureel telewerk?	*Het project wordt inderdaad onderworpen aan een Future Proof onderzoek, opgenomen in één van de bijlages aan de scopingnota (publiek document)*

SPECIFIEK		
ZONES		
zone Wemmel	Zone Wemmel: op- en afritten Limburg Stirumlaan worden blijkaar definitief opgeheven. Opritten-afritten worden vervolledigd aan Stwg op Brussel. Dus alle verkeersdruk komt op de Stwg op Brussel terecht. Welke oplossingen worden voorzien om het probleem van die steenweg op te lossen: te smalle baan waar de druk vanuit Merchtem, Opwijk, Meise nu al enorm groot is...? Er zijn geruchten van onteigeningen... Is dat de bedoeling ?	*Hallo, ik vermoed dat u het over de Steenweg op Brussel heeft? Er zal in eerste instantie gekeken worden naar de effecten op die weg. Als blijkt dat die effecten inderdaad sterk negatief zijn, zullen vanuit het uit te voeren plan-MER (= milieueffectenrapport) milderende maatregelen moeten genomen worden. Deze kunnen meedere vormen aannemen, maar dat is op dit moment nog niet vastgelegd. Zoals gezegd: eerst de resultaten bekijken van de analyses uit het plan-MER*
	Bij alternatief 2 zal de afstand tussen de parallelstructuur en de woonwijken Wilgendaal, Plataanlaan en Neerzellik nog verkleinen. Actueel is de leefbaarheid reeds slecht en onleefbaar kwasie geluid. EEN VAN DE DOELSTELLINGEN IS DE LEEFBAARHEID TE VERBETEREN; hoe is dit combineerbaar ?	*Deze evaluatie van de plandoelstellingen ten aanzien van de alternatieven maakt opnieuw deel uit van de volgende fase van het onderzoek. Alle voor- en nadelen van de verschillende alternatieven worden dan naast elkaar gelegd om gemotiveerd een voorkeursalternatief te kiezen. Natuurlijk wordt ernaar gestreefd zo maximaal mogelijk de effecten te milderen.*
	En het op- en afrittencomplex in Jette, hoe wordt dat precies gepland?	
	Kan het dat er in een bepaalde 'slight' ter hoogte van Wemmel bij een verlaging van het lengteprofiel een mogelijkheid voorzien is met een bijna volledige overkapping ? Of vergis ik mij ? En zo ja, van waar tot waar zou dat eventueel zijn ?	*Het klopt inderdaad dat ter hoogte van Wemmel een verlaagd lengteprofiel nog als variant verder onderzocht wordt. Daarbij wordt de variant van een maximale landschapsbrug, gelegen tussen N290 en De L.Stirumlaan, verder onderzocht*
	Als ik goed zie in de zone 3 (Wemmel), zal het moeilijker worden voor de mensen van Merchtem om op de Ring te gaan, correct? Of misschien hebben jullie een alternatieve in het project? / En ik moet zeggen dat ik het eens ben met veel van de voorgestelde punten van het project, maar er is een waas rond deze nieuwe release 9, die ik graag zoals het vandaag werd gezien	*de ontsluiting van Wemmel en ook Merchtem zal in de alternatieven gebeuren via het geoptimaliseerde en vervolledigde aansluitingscomplex van Jette*
	Loopt de gemeente Wemmel niet vooruit op scenario Limburg Stirmum (afgesloten) en Brusselse Steenweg want zij heeft al enquête gelanceerd met oplossing R0 als uitgangspunt.	
Zone Zaventem	Aansluiting luchthaven is bijzonder druk, dus dat gaat nogal files geven...	*Alles wordt uiteraard gesimuleerd en berekend zodat we allemaal nog vlot en veilig op de luchthaven geraken*
	Wat is het verschil tussen Alt 1 & 2 in DZ 8?	
	Het knooppunt van de ring naar Leuven werd niet besproken toen er over Zaventem gesproken werd? Er is daar behoorlijk wat geluidshinder. Hoe zal daarmee rekening gehouden worden in het toekomstige scenario? De ring loopt ca 20 m achter huizen in de Dennenlaan.	*Zoals Heleen net zei is de Sneltram een deel van Werken aan de Ring. Voor de Sneltram kijk je best hier: https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/sneltram.* *We hebben nog heel wat studiewerk te doen alvorens we heel concreet naar timings kunnen communiceren. Momenteel is de ambitie om de vergunning aan te vragen en te verkrijgen in 2022, om dan in 2023 een aannemer te zoeken om dan te starten met de werken*

Algemeen WADR: buiten scope van deze inspraakronde		
	Graag informatie hoe de werken van de sneltram hierin passen ? concrete planning hieromtrent ?	*In eerste instantie werken we verder aan de vrije beddingen voor de Ringtrambus - daar zijn we nog wel enkele jaren mee bezig. Daarna zal het een politieke keuze worden of met de lijn alsnog wilt vetrammen, maar die optie is nog niet van de baan*
	"Voorlopige trambus": is de dreiging van de ringTRAM dan nog steeds niet helemaal verdwenen? vraagsteller woont op het tracé van de trambus en het is duidelijk dat die geen extra passagiers aantrekt t.o.v. de klassieke bus. Een ringtram zal dus nooit bijdragen aan een modal shift.	*Het Leonardkruispunt valt onder ons deelproject "Herinrichting Ring Deel Oost". Hier gaat het nu over Herinrichting Ring Deel Noord.* *Wel is het zo dat het Oostelijke deel ook bij ons zit - daarover communiceren we later dit jaar ook nog meer. Check ondertussen zeker https://www.werkenaandering.be/nl/ring-oost*
	Bedankt voor die duidelijke en waardevolle presentatie. Op één schema zien we dat het Leonardkruispunt deel uitmaakt van een toekomstig project. Klopt dat ?	
	die gekke bocht van de Henneaulaan naar de binnenring staat nog niet op de kaart/ dus we bouwen nu iets nieuw om dat vervolgens af te breken? geld genoeg blijkbaar?	*Die bocht gaat eruit in de toekomstige situatie. We zijn nu al aan de Henneaulaan aan het werken, neem zeker eens een kijkje op http://werkenaandering.be/henneaulaan, Het huidige ontwerp van de H. Henneaulaan is compatibel met beide mogelijke alternatieven voor de Ring, zodat we dat inderdaad niet moeten afbreken - daar hebben we aan gedacht*
	Hoelang kan het huidige viaduct nog dienstdoen?	*U bedoelt het Viaduct van Vilvoorde? Want dit project is momenteel in studie om in de loop van mid 2022-2023 te starten met de uitvoering van de renovatie. Het Viaduct is gebouwd voor een levensduur van zo'n 100 jaar. Aangezien het gebouwd is in de jaren 70, zou het tot 2070 moeten meegaan. Een grondige renovatie dringt zich wel op, die gaan we vanaf 2022 uitvoeren*

Verslag

GPP R0 Noord - Infosessie bestuurlijke actoren - Publieke Raadpleging

Datum overleg:	01/06/2021
Locatie:	Teams
Ons kenmerk:	R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_004 Versie: 1
Auteur(s):	Margriet Deruyver, Melissa Thierie, Victor Mariën
Aanwezigen:	Zie aanwezigheidslijst
Besproken punten:	• Algemene kadering - herinrichting R0 Noord • Procedure en proces - herinrichting R0 Noord • GPP scoping - herinrichting R0 Noord • Vervolg • Zone Asse – Deelzone 1 en 2 • Zone Wemmel – Deelzone 3 en 4

Verslag

1. ALGEMEEN

De presentatie (R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_003) die tijdens de infosessie werd gebruikt, zal op de teamsite van De Werkvennootschap geplaatst worden samen met het verslag . Dit verslag bevat de gestelde vragen tijdens de infosessie (mondeling en in de chat) en de beantwoording ervan.

2. PLENAIR DEEL – BESTUURLIJKE ACTOREN

De Werkvennootschap en Departement Omgeving lichten eerste deel toe.

Er waren geen vragen tijdens de chat.

3. GESPREKSTAFEL

3.1. Deelzone 1 en 2 – zone Asse

THV MoVeR0 licht deel 1 en 2 toe van de mural.

3.1.1. Gestelde vragen

Gemeente Wemmel: in de zone tussen Ronkel en Hooghof is er een project voor Voedsellandschap. Wordt aangestuurd door Innovatiepunt. Vlaanderen is bezig met 2 ontwerpen. Groot draagvlak daarvoor. Innovatiepunt stuurt project aan. Is een opportuniteit om hier een link te maken tussen die 2 groene zones.

THV MoVeR0 : In deze visie is het ook de bedoeling om deze groene zones te verbinden. Op de visieplannen en axonometrieën staan de donkergroene lijnen en vlakken voor bosverbindingen. De lichtgroene staan voor open ruimte verbindingen. Er wordt naar gestreefd om deze verbindingen zo optimaal mogelijk te realiseren.

Gemeente Wemmel: in welke mate is De Werkvennootschap op de hoogte van dit project. Wou dit gewoon meedelen zodat hier in de toekomst rekening kan mee gehouden worden.

THV MoVeR0: Departement Omgeving is hier ook van op de hoogte. Dit kunnen absoluut complementaire projecten worden.

Departement omgeving – afdeling PBM: Is die verlaging enkel met het oog op de landschapsbrug? Heeft die ook geen voordelen voor de verkeersdoorstroming (minder steile helling verkeersvertragend effect?).

THV MoVeR0: In de bestaande toestand blijft de ring vanaf de kruising met de spoorlijn relatief steil stijgen naar Laarbeekbos toe. Deze afvlakking van het lengteprofiel heeft als bijkomend voordeel dat de snelheden van auto's en vrachtwagens meer gelijk blijven (harmonisatie snelheden bevordert de verkeersveiligheid) en minder steile hellingen hebben ook een positieve invloed op de inperking van de Co^2 uitstoot.

Departement omgeving – afdeling PBM: geen verschil tussen beide LP-varianten? (bij voorstel met de 2 landschapsbruggen is er minder afvlakking, heeft dit verkeerstechnisch een ander gevolg voor verkeersdoorstroming?

THV MoVeR0: nee, beide LP-varianten zijn binnen de reguliere normen/ richtlijnen ontworpen (om snelheidsterugval van vrachtwagens te vermijden).

Departement omgeving – afdeling PBM: fietsverbinding bij maximale landschapsbrug is een fietssnelweg?

THV MoVeR0: Deze fietsverbinding is de geplande FR0 (fietsnetwerk MOW), een fietssnelweg tussen Asse en Jette. In dit segment volgen FR0 en ringfietspad hetzelfde tracé (overheen de ring)Bij de variant met maximale landschapsbrug ligt deze fietsverbinding ongeveer in het midden.

Departement omgeving – afdeling PBM: reden om die in het midden te leggen? Fietssnelweg ook verlichting nodig, redelijk breed. Door die in het midden te leggen zijn bochten redelijk groot. Niet meer opzij te leggen?

THV MoVeR0: Het tracé van het ringfietspad zal in een volgende fase nog verder gedetailleerd moeten worden, deze suggestie zal verder onderzocht worden. De huidig voorgestelde positie van deze kruising is o.a. ook ingegeven door de topografie, het grote hoogteverschil dat te overbruggen is richting UZ Jette. De maximale landschapsbrug is voorzien op een breedte van 350m zodanig dat naast de fietspassage zeker voldoende onverstoorde ecopassages mogelijk zijn.

MOW: FR0 is inderdaad een fietssnelweg.

Gemeente Asse: verschil tussen de brede overkapping thv. laarbeekbos en de 2 landschapsbruggen. Hoe verschil tussen beide modellen zien?

THV MoVeR0: De landschapsbrug thv. Laarbeekbos kan aansluitend op het omliggende maaiveld gerealiseerd worden door het lengteprofiel van de ring sterk te verlagen. Op deze manier kan een 350 m brede landschapsbrug gerealiseerd worden op 1 locatie (enkel een bosverbinding thv Laarbeekbos). De lengteprofielvariant LPa vertrekt van een ruimere analyse van deze omgeving waarin niet enkel nood is aan een bosverbinding (t.h.v. Laarbeekbos) maar ook van een grazige verbinding thv de open kouters van Hooghof, zowel landschappelijk als ecologisch worden meerdere milieus met elkaar verbonden waardoor voor een grotere diversiteit aan doelsoorten een ecopassage wordt voorzien.

Gemeente Jette: ASC 9. Hoogteverschil is nu 8.m. Hoe aanpassen in het project? Er komt nog 12m extra hoogteverschil bij.

THV MoVeR0: ASC 9 zal in DZ03 en DZ04 besproken worden. In deze zone zijn er ook twee varianten voor het lengteprofiel van de R0.

VLM: lengteprofiel van ringfietspad. Verbinding tussen F212 en FR0 over de spoorweg gaat maar eindje verder ook over de R0. Vreest voor fietsbaarheid op dit stuk. Al analyse van gemaakt?

THV MoVeR0: Op deze locatie zijn er twee varianten van het R0-lengteprofiel waarbij 1 lengteprofiel (LPa) dieper zal aangelegd worden dan LPb (Bij LPa zal het ringfietspad bijgevolg minder moeten stijgen). De afstand tussen kruising met de spoorlijn en de kruising van het ringfietspad is zodanig bepaald dat het hellingspercentage van het ringfietspad beperkt blijft tot maximaal 4%. Bij de verdere uitwerking van het project zal dit aandachtspunt ook verder meegenomen worden.

VLM: moet omzichtig omgesprongen worden met verlichting en verlichtingspalen , beschermd landschap, speciale bescherming. Moet technische oplossing te vinden zijn.

THV MoVeR0: De verlichting van het fietspad in dit beschermd landschap is een belangrijk aandachtspunt bij verdere uitwerking, er kan bvb. gewerkt worden met bewegingsdetectie.

Gemeente Asse: aanvullend op vraag van Jeroen over ringfietspad: aantakking op fietssnelweg als je net spoorlijn hebt overgestoken niet zo evident. Werd de ligging ervan al bepaald ten zuiden of kan dit nog ten noorden?

THV MoVeR0: Het tracé van het ringfietspad ten noorden van de spoorlijn is nog in verdere ontwikkeling in afstemming met het Quick Win-project voor de realisatie van het ringfietspad ten zuiden van de spoorlijn .

Gemeente Asse: belangrijke studie Quick-Win relanceplan oversteek spoorlijn mee te nemen. Aantakken op F212 maar stukje erna over de spoorlijn en vallei erachter moeilijkste stuk.

THV MoVeR0: Bij de uitwerking van deze Quick win dienen ook de gevolgen voor de continuering van het ringfietspad ten noorden van de spoorlijn in rekening gebracht te worden (in de tracé-evaluatie).

Gemeente Asse: doortrekking Maalbeek echt aanmoedigen. Aftakken vd. industriezone zijn 2 elementen die belangrijk zijn en positief worden aanzien.

Gemeente Asse: zone RUP Den Hoorinck : groene verbinding tekent door. Gaat dat stukje nog zo groen zijn? Daar komt nog een straat in die zone en diensten en kantoren. Vraagt zicht af in welke mate helemaal complementair. Heel smalle groene verbinding.

THV MoVeR0: uit plan-MER is gebleken dat er meer doorgaand verkeer door de kern van Zellik zal rijden. Als mogelijke milderende maatregel werd het ANPR cordon in de kern van Zellik naar voor geschoven en de aanleg van de cargoroute om industriezone Maalbeek te ontsluiten zonder de N9 door de kern te belasten. Er kunnen eveneens maatregelen genomen worden op de Pelgrims de Bigardlaan en Frans Schachtstraat die ervoor zorgen dat de Cargoroute optimaal gebruikt wordt als ontsluiting van de bedrijvenzone naar het hoger wegennet.

VLM: Dit lijkt me eerste een short cut tussen F212 en FR0/Schapebaan/Romeinse steenweg maar niet met fietssnelweg kwaliteiten (of normen). Hierdoor zouden de landschappelijke, ecologische en recreatieve kwaliteiten van het gebied de veel worden verstoord.

MOW: Deel ringfietspad tussen F2 en F212 niet heel duidelijk welke nood die opvangt.

DWV: Zoals besproken zullen we hiervoor een overleg inplannen met de betrokken fietspartners.

3.2. Deelzone 3 en 4 – zone Wemmel

THV MoVeR0 geeft toelichting.

3.2.1. Gestelde vragen

Gemeente Jette : Er is in de bestaande toestand een hoogteverschil van 8 m tussen Dikke Beukenlaan en R0. R0 zal nog extra verlaagd worden. Hoe wordt dat extra hoogteverschil opgevangen t.h.v. ASC 9?

THV MoVeR0: ring zal 10-12 m verlaagd worden thv. Laarbeekbos. We voorzien nieuwe brug voor het ASC 9 over de R0 die met behulp van de nieuwe op-en afritten dit hoogteverschil zal opvangen.

De Lijn: Omdat de sneltram een alternatief zou kunnen vormen voor een deel van het autoverkeer, moet die aangelegd zijn. De huidige verwachting is dat dit pas zal lukken ten vroegste in 2027. In welke mate is de afstemming van de WADR en de werken van deze tram gegarandeerd, zodat de timing van de tram haalbaar blijft?

THV MoVeR0: Alle projecten worden op elkaar afgestemd, in het Minder Hinder platform wordt de fasering van deze projecten besproken. Dwz dat we eerder begin volgend jaar kijken om voorkeursalternatief te bekomen en vervolgens meer inzichtelijk te kunnen faseren.

Gemeente Meise: ligt de verkeerswisselaar R0/A12 ook op het grondgebied Meise?

DWV: De volledige verkeerswisselaar R0/A12 ligt op grondgebied Grimbergen.

Gemeente Wemmel: De N290 is een smalle straat waar zowel de ontsluiting van Wemmel naar ASC 9, het kernnet als de F213 op samenvallen. Hoe zal de F213 hier ingepast kunnen worden?. Fietspad van 1,75 m ? Bedoeling fietspad in beide richtingen? Vandaag maar 1 rijstrook en 1 parkeerstrook. Dat stuk is daar zeer smal. In welke mate is dit allemaal haalbaar?

THV MoVeR0: Er is een studie (Quick Win) lopende om F213 aan te leggen. Er liggen nog verschillende alternatieven op tafel (langs de Ronkel, langs de N290, langs de De Limburg Stirumlaan, Koningin Astridlaan ...). De verkeersdruk op de N290 zal zeker mee opgenomen worden in dit onderzoek.

Gemeente Wemmel: N290 is ook onderdeel van het kernnet van De Lijn. Vandaag ook een halte op de Steenweg op Brussel (N290). Komt er ook een busbaan om de doorstroming voor het openbaar vervoer te verbeteren? Of rijden ze gemengd met het autoverkeer?

THV MoVeR0: De N290 is inderdaad onderdeel van het kernnet van De Lijn. In het planMER wordt het effect van de verschillende alternatieven die voorliggen op het onderliggend wegennet bekeken. Als er sterk negatieve effecten worden gedetecteerd op de N290, zullen er milderende maatregelen moeten genomen worden. Er wordt bovendien ook een onderzoeksscenario meegenomen in het planMER waarbij specifiek maatregelen op het onderliggend weggennet worden onderzocht.

Gemeente Wemmel: Houdt het budget van de werkvennootschap of Vlaams gewest rekening met mogelijke onteigeningen van de rijwoningen die er nog staan langs de N290 (50-60 tal woningen) om daar volwaardig project van te maken?

THV MoVeR0: Onteigeningsdossiers worden opgestart en opgemaakt wanneer er een voorkeursalternatief is gekozen.

De Lijn: Hoe wordt de doorstroming van het kernnet gegarandeerd? Als ASC 8 wordt gesloten zal er meer verkeer op de N290 rijden en op de Dikke Beuklaan, onderdelen van het kernnet.

THV MoVeR0: De N290 en Dikke Beuklaan zijn inderdaad onderdeel van het kernnet van De Lijn. In het planMER wordt het effect op het onderliggend wegennet, van de verschillende alternatieven die voorliggen bekeken. Als er sterk negatieve effecten worden gedetecteerd op de N290, de Dikke Beuklaan (of andere assen waar het kernnet rijdt), zullen er milderende maatregelen moeten genomen worden om de doorstroming van het openbaar vervoer te garanderen. Er wordt bovendien ook een onderzoeksscenario meegenomen in het planMER waarbij specifiek maatregelen op het onderliggend weggennet worden onderzocht.

De Lijn: Ik hoor dat de fietssnelweg F213 mogelijks op de De Limburg Stirumlaan zal liggen. Deze as is eveneens onderdeel van het kernnet van De Lijn.

THV MoVeR0: We zullen deze bezorgdheid meenemen in het lopende onderzoek betreffende de QW F213.

Gemeente Grimbergen: Fietssnelweg F28 langs A12 stopt nu abrupt. Het vervolg van deze fietssnelweg richting Brussel is niet geheel duidelijk, wat is het verdere tracé? Wordt er een aansluiting voorzien voor Strombeek-Bever.

THV MoVeR0: de F28 wordt door de verkeerswisselaar R0/A12 aangelegd (Hoe het tracé door de verkeerswisselaar R0/A12 loopt is afhankelijk van het alternatief en variant). Ten zuiden van de verkeerswisselaar zal de F28 met een tunnel onder de A12 voorzien worden om aan de westzijde van de A12 langs de N277 verder te lopen richting Brussel. Het is mogelijk een connectie te voorzien tussen F28 en Strombeek-Bever.

Gemeente Grimbergen: niet duidelijk bij alle alternatieve hoe ontsluiting bij P&G voorzien wordt.

DWV: Er is overleg met P&G geweest. Geen problemen met voorliggende plannen

THV MoVeR0: In bijna alle alternatievenen varianten wordt er een aansluiting voorzien op de A12, in de vorm van een T-kruispunt met de N277. Echter in het alternatief 2 met de 4/4 knoop variant, nl. G2a, is het niet mogelijk om dit kruispunt te voorzien (omwille van richtlijnen m.b.t. verkeersveilige tussenafstanden tussen de verkeerswisselaar R0/A12 en dit kruispunt). In dat alternatief zal er een alternatieve ontsluiting voorzien worden van het bedrijventerrein Strombeek-Bever West richting ASC 7a.

MOW: Het tracé van het ringfietspad ligt nog niet vast maar in loop 1 lag het aan de noordelijke zijde van de ring maar ineens hier aan de zuidelijke zijde; reden ?

THV MoVeR0: Het huidige wenstracé van het ringfietspad ligt tussen ASC 7a en ASC 7 aan de binnenzijde van de R0. Dit biedt opportuniteiten om aan te sluiten met de ontwikkelingen op parking C en het Heizelplateau. Bovendien is het vanuit infratechnisch oogpunt wenselijker om het Ringfietspad aan de binnenzijde van de R0 te leggen als er gekozen wordt voor een 3/4de Verkeerswisselaar. Het tracé van het Ringfietspad ligt nog niet vast, er zijn dus nog optimalisaties mogelijk, deze worden momenteel nog verder onderzocht.

MOW: Het ringfietspad zal complementair moeten zijn met selectie van FR0 via de Romeinsesteenweg. De FR0 kan dan een bedienende functie vervullen voor o.a. het Heizelplateau en Parking C terwijl het ringfietspad een verbindende functie zal hebben op lange afstand. Het is wel belangrijk dat het ringfietspad op een kwalitatieve manier verknoopt met de FR0.

Gemeente Jette: College is tegen verbreding van de ring en de vormgeving van ASC 9 zoals het nu in de plannen staat.

DWV: Vormgeving en ligging ASC is ingegeven vanuit verkeersveiligheid (richtlijnen VWI) en ruimtelijke dwangpunten (zoals bv beschermd landschap en erfgoed, natura 2000, ...) Dit werd uitgebreid toegelicht in de technisch werkgroep van de ontsluitingsstudie van het Heizelplateau. Indien u hier nog verder info over wenst, kan hier zeker een aparte sessie over georganiseerd worden.

AWV: input VVEB verwerken in verder proces. Enkele aandachtspunten uitgekomen, kunnen impact hebben op lengteprofielen, dwarsprofielen. Alternatieven die uitgewerkt worden moeten er rekening mee houden.

THV MoVeR0 Ook in loop 2 wordt er een VVEB opgemaakt van de verschillende alternatieven. De opmerkingen die gemaakt werden op loop 1 zullen hierin verwerkt worden.

4. AANWEZIGHEIDSLIJST

Organisatie	Aantal aanwezigen
De Werkvennootschap	3
THV MoVeR0	14
Gemeente Asse	3
Gemeente Dilbeek	1
Gemeente Meise	1
Gemeente Grimbergen	1
Gemeente Jette	2
Gemeente Wemmel	4
Stad Brussel	2
Brussel Urbanisme	1
Brussel Mobiliteit	1
VLM	1
Provincie Vlaams-Brabant	1
MOW	2
AWV	1
MIVB	1
De Lijn	3
Agentschap onroerend erfgoed	1
Agentschap Natuur & Bos	1
Departement Omgeving	2

5. BIJLAGEN

Bijlage 1: Presentatie met ref. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002

Verslag

GPP R0 Noord - Infosessie belangengroepen - Publieke Raadpleging

Datum overleg:	01/06/2021
Locatie:	Teams
Ons kenmerk:	R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_005 Versie: 1
Auteur(s):	Margriet Deruyver, Filip De Malsche
Aanwezigen:	Zie aanwezigheidslijst
Besproken punten:	• Algemene kadering - herinrichting R0 Noord • Procedure en proces - herinrichting R0 Noord • GPP scoping - herinrichting R0 Noord • Vervolg • Zone Asse – Deelzone 1 en 2 • Zone Wemmel – Deelzone 3 en 4

Verslag

1. ALGEMEEN

De presentatie (R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_003) die tijdens de infosessie werd gebruikt, zal op de teamsite van De Werkvennootschap geplaatst worden samen met het verslag . Dit verslag bevat de gestelde vragen tijdens de infosessie (mondeling en in de chat) en de beantwoording ervan.

2. PLENAIR DEEL – BELANGENGROEPEN

VOKA stelt de vraag wat de reden was waarom het alternatief “Lateraal” niet werd weerhouden in het volgende traject binnen de procedure. Wat waren hier de globale problemen, of anders geformuleerd, stel dat je enkel naar doorstroming en congestie zou kijken, wat waren hier de onoverkomelijke knelpunten Wim geeft aan het MKBA even bekeken te hebben, maar daar slechts kleine verschillen te hebben gevonden met de andere alternatieven...

> THV MoVeR0: Ter herinnering, het “laterale” alternatief was een alternatief waarbij een parallelle weg werd ontworpen voor stedelijk verkeer, maar beide rijrichtingen aan één zijde van de ring, vergelijkbaar met bv. de Singel in Antwerpen. Onderzoek in loop 1 van het GPP heeft uitgewezen dat het "laterale" systeem niet alleen aanzienlijk meer ruimte-impact heeft dan de andere alternatieven, maar bovendien ook slecht functioneert. De kruispunten op het “laterale” systeem zelf bijvoorbeeld bleken (zeer) slecht te werken, zelfs bij grote kruispuntconfiguraties, waardoor ook de kwaliteit van de lokale verbindingen over/onder de ring sterk zou afnemen door de bijkomende barrièrewerking. Dergelijke herinrichting bleek ook eerder negatieve effecten te hebben op het onderliggende (lokale) wegennet, met knelpunten die als niet-remedieerbaar werden beoordeeld in het licht van de plandoelstellingen.

Unizo: als jullie spreken van 70 km/u, spreken jullie permanent van 70 km/u of eerder dynamische snelheid (soms 100, soms 70, soms 50) afhankelijk van de te verwachten statistieken.

THV MoVeR0: Deze variant (permanent 70km/u zowel op doorgaande als op stedelijke ringweg) wordt bestudeerd en vergeleken zowel met het referentiescenario (incl. het reeds beslist beleid en de voorziene te realiseren projecten tegen 2030) als met alle alternatieven met 100km/u op doorgaande ringweg en 70km/u op de parallelle stedelijke ringweg. Zo kunnen de effecten in beeld gebracht worden en een gedegen analyse naar snelheidsbeperking uitgevoerd worden. Uiteraard zullen we in de verdere studies rekening houden met dynamische verkeerssignalisatie, waarbij het mogelijk wordt gemaakt om de snelheid aan te passen aan de verkeerssituatie. .

Unizo: hoe spelen de plandoelstellingen in op de Brusselse ontwikkeling aan zone Heizel, stadion, parking C, UZ Jette, nieuwe woningen daar. Hoe verloopt dit overleg, of hoe wordt daar rekening mee gehouden. Kunnen we ihkv dit openbaar onderzoek suggesties of bezwaren formuleren?

DWV: Er werd voor de zone Heizelplateau (met inbegrip van alle ontwikkelingen) een gezamenlijke studie opgestart tussen het Brusselse en het Vlaams Gewest, getrokken door zowel Bruxelles Mobilité als De Werkvennootschap en uitgevoerd door het studiebureau THV MoVeR0 (dat ook het R0 Noord project bestudeert). De studie is lopende maar we hopen tegen het najaar de resultaten daarvan te integreren in het lopende GPP proces voor R0 Noord. Het mobiliteitsplan Good Move van het Brussels Gewest wordt zowel in de studie rond de Heizel als in het GPP R0 Noord meegenomen.

THV MoVeR0: Wat betreft de ontwikkelingen is wat betreft de doorrekeningen een afstemming geweest met de actoren. Deze selectie is opgenomen in een nota als input voor het verkeersmodel en het plan-MER. Deze zijn niet afwijkend tov de andere studies die lopen in dit gebied. Een oplijsting hiervan (zowel aan Vlaamse als aan Brusselse zijde) is in een specifieke bijlage aan de Plan-MER.

Touring: De beste garantie om sluipverkeer weg te krijgen is te zorgen voor een vlotte doorstroming op de gewestwegen en hoofdassen, zijnde de ring in dit geval. Klopt het dat in 1 van de scenario's die voorliggen, afrit Wemmel De Limburg Stirumlaan en de andere kant richting Brussel zou afgesloten worden.

THV MoVeR0: Alle alternatieven in het onderzoek omvatten een loskoppeling van het aansluitingscomplex (ASC) 8 Wemmel (De Limburg Stirumlaan - Houba De Strooperlaan). Dit heeft te maken met de tussenafstand van de op- en afritten van dit complex en de nabijheid van andere aansluitingscomplexen in deze zone. Het plan voorziet ook in de inrichting van zowel ASC 7a Parking C als het verschuiven en vervolledigen van ASC 9 Jette.. De ontsluitingsstudie van het Heizelplateau, zoals hiervoor aangegeven door Ief, loopt nog, en mogelijks kan de ontsluiting daar dus nog een iets andere vorm krijgen.

Touring: blijft de afrit aan het UZ beschikbaar voor de hulpdiensten?

THV MoVeR0: Inderdaad, deze afrit blijft ten allen tijde beschikbaar voor hulpdiensten en alle ander verkeer.

2.1. Deelzone 1 en 2 – zone Asse

2.1.1. Gestelde vragen

Natuurpunt: die verhoging voor de ecoducten is niet duidelijk. Welk effect heeft dit?

THV MoVeR0: In beide lengteprofielvarianten t.h.v. Laarbeekbos wordt de ring verlaagd t.o.v. de huidige ligging opdat de geplande landschapsbruggen zo goed mogelijk kunnen aansluiten op het maaiveld aan beide zijden van de ring. Een sterke ophoging van het maaiveld t.h.v. de landschapsbruggen zou immers slecht integreerbaar zijn in het omliggende landschap (steile heuvels in het landschap) en zou de kwaliteit van de ecoverbinding over de ring nadelig beïnvloeden. Bij het voorgestelde lengteprofielvariant LPa wordt zowel t.h.v. Laarbeekbos als t.h.v. Hooghof het lengteprofiel van de ring verlaagd voorzien om op deze manier niet enkel een bosverbinding t.h.v. het Laarbeekbos te kunnen realiseren maar ook een grazige ecoverbinding te kunnen realiseren t.h.v. het beschermde open kouter-landschap rond Hooghof, Beide ecoverbindingen worden in deze variant door brede landschapsbruggen voorzien. Bij lengteprofiel LPb wordt t.h.v. Laarbeekbos het lengteprofiel van de ring verder verdiept aangelegd om de landschapsbrug van Laarbeekbos zo lang mogelijk te kunnen voorzien (aansluitend op het omliggende landschap).

Natuurpunt: combinatie van de 2 mogelijk?

THV MoVeR0: Bij LPa wordt ingezet op de diversiteit van de verschillende (te verbinden) landschappen langsheen de ring in deze zone, LPb is een onderzoek om de bosverbinding t.h.v. Laarbeekbos te kunnen maximaliseren. Deze suggestie om beide lengteprofielvarianten te combineren kan in principe verder onderzocht worden, van belang is dan om de meerwaarde van deze meerkost ook verder af te wegen.

VOKA: connectie van N9 met de ring is gepland om ASC te worden. Hoe zit het qua verkeer als je oud en nieuw vergelijkt, bezorgdheid van bedrijventerreinen ten noorden van de ring, die zich afvragen of de bereikbaarheid van de ring (voor zwaar vervoer) gegarandeerd zal worden.

THV MoVeR0: De alternatieven waarin er geen ASC voorzien werd t.h.v. N9 werden niet weerhouden in Loop 2. Alle alternatieven en knoopvarianten in loop 2 voorzien in de realisatie van een nieuw ASC van de N9 op de R0.

VOKA: Al doorrekeningen gemaakt van de geplande situatie naar de huidige?

THV MoVeR0: Afhankelijk van de knoopvarianten kan de vorm van dit nieuwe ASC verschillen (Hollands Complex of half klaverblad). In alle varianten worden de op- en afritten van ASC Asse/Zellik d.m.v. lichtengeregelde kruispunten aangesloten op de N9, dit biedt meer mogelijkheden op het vlak van verkeerssturing en vlotte en veilige verkeersafwikkeling.

THV – MoVeR0: De effecten op de doorstroming, en mogelijke milderende maatregelen mocht dit noodzakelijk zijn, worden bestudeerd tijdens de 2e jaarhelft in het voorziene planMER.

Natuurpunt: Het openleggen van de Haverbeek en het herstel van de doorgang onder de ring om het groenblauwe netwerk in Zellik te versterken is heel positief. Dit grenst aan het RUP Den Hoorinck. Zal dit dan zoals voorgesteld uitgevoerd worden zoals ook aan de gemeente Asse voorgesteld? Ik bedoel ook aan de gemeente Asse hebben we deze versterking van de Haverbeek voorgesteld.

THV MoVeR0: openleggen van de Haverbeek is meegenomen in de verschillende alternatieven. Studies sluiten normaal op elkaar aan.

2.2. Deelzone 3 en 4 – zone Wemmel

2.2.1. Gestelde vragen

Geen vragen of bemerkingen op dit deel.

3. AANWEZIGHEIDSLIJST

Organisatie	Aantal aanwezigen
De Werkvennootschap	4
THV MoVeR0	11
Unizo	2
Voka	1
Febetra	1
Touring	1
BRAL.Brussels	1
Natuurpunt	1

4. BIJLAGEN

Bijlage 1: Presentatie met ref. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002

Algemene sessie 01-06-2021

Onderwerp	Vraag, idee, suggestie of opmerking	Antwoord gegeven tijdens webinars
ALGEMEEN		
Plandoelstellingen		
	De R0-verbeteringen (in welke vorm ook) zijn uiteindelijk gerealiseerd. Het viaduct vanVilvoorde blijft evenwel wat het is, een flessenhals zowel langs de binnen als de buitenzijde. Wat hebben we dan uiteindelijk opgelost?	*Alle plandoelstellingen kunnen we realiseren met het Viaduct zoals het is: vooral verkeersveiligheid en leefbaarheid, maar ook multimodaliteit. De Ring is vandaag een van de gevaarlijkste snelwegen van West-Europa, daar willen we absoluut iets aan doen - en door minder incidenten zal het verkeer ook vlotter rijden.*
	Mooie project dat rekening houdt met mobiliteit & multimodaliteit.	
Leefbaarheid		
Landschappelijke inpassing	In Strombeek bevindt zich een groenzone ten oosten van de A12 , in Brussel is het park van Laken gelegen ten westen van de A12. Hoe gaat men die verbinden als de A12 binnen de ring één rechte lijn blijft?	*binnen het project is een er gewenst ecologische netwerk gedefinieerd. Specifiek voor Strombeek wordt er ten westen van de A12 ingezet op een ecologische verbinding over de R0 tussen het Park van Laken, de Beverkouters en Plantentuin van Meise. Aanvullend aan deze verbinding wordt er ook ingezet op oost-west ecologische verbinding (zowel ten noorden als ten zuiden van de knoop).*
	Ik ben benieuwd wat de bepalende factor wordt voor de lengte van de landschapsbruggen die mogelijks voorzien worden tussen Laarbeekbos en velden van Relegem.	*we onderzoeken de varianten in alle mogelijke onderzoeken, zoals Milieueffectenrapport, Maatschappelijke Kosten Baten Analyse en dergelijke, en ook inspraak en overleg met de belanghebbenden. Dat onderzoek moet leiden tot een voorkeurstrace, waar ook een beslissing zal inzitten rond deze landschapsbruggen*
	Ik heb het idee dat jullie Maalbeek en Molenbeek hebben verwisseld!	*Kan kloppen. Onze excuses! We noteren het!*
	Ik zie weinig ecologische acties, landschapsingrepen in Strombeek jammer genoeg. Klopt dat?	*Er wordt voorgesteld om een ecologische corridor aan de westelijke kant van A12 te voorzien. Voor Strombeek zijn er ook denkpisten op valk van ecologie via de Potarde en langs de Tangebeek vallei. Deze zullen aan bord komen tijdens de sessie van donderdag.*
	Molenbeekdal in Zellik loopt langs de Maalbeek. Molenbeek is grens tussen Zellik en BxI.	
	Welke consequenties hebben jullie acties op de potaarde-wandeling?	*Potaarde is een belangrijke ecologische verbinding onder de ring ten oosten van de A12, deze functie zal verder versterkt worden, het recreatief medegebruik als wandelroute blijft mogelijk*
Verkeersveiligheid		
Multimodale bereikbaarheid	Is de zone voor het Ringfietspad reeds beslist?	*Beste, de exacte ligging van het ringfietspad kan inderdaad nog wijzigen, tijdens de voorbereiding van de uitvoeringsfase, waarbij de verschillende projectdelen nog verder met de diverse actoren in detail zullen besproken worden. Wat wel zo is, is dat het principe van een fietssnelweg langs de ring als verbinding op de radiale fietsassen wordt meegenomen als deel van dit project. Diverse lopende onderzoeken hebben geleid tot de ligging zoals weergegeven op de plannen.*
	Ringfietspad: veel lawaai, slechte lucht ... Misschien snelle verbinding maar voor het overige ...	*Vlaanderen is dichtbevolkt, en de studies zeggen vaak dat de voordelen van actief bezig te zijn (al fietsend) vaak opwegen tegen de nadelen van fietsen in een stad of langs een autoweg.*
	Is er (nog) sprake van een P+R nabij het station "zellik"?	*ter hoogte van het station van Zellik wordt geen P+R voorzien. Dit kan wel een multimodaal punt zijn waar de overstap tussen verschillende modi (fiets - bus - trein) gefaciliteerd wordt.*
	Hoe wordt de fietssnelweg langs de ring 'bediend'? Ook met fiestsnelwegen? Lopen deze door woongebieden? Bijv.: komende van Asse, hoe kan je dan de fietssnelweg langs de ring bereiken?	*het ringfietspad zal inderdaad zeker aansluiten op alle radiale (haaks op de ring) fietssnelwegen, maar er wordt in de studies ook rekening gehouden met de aansluiteing van de verschillende woonkernen in de buurt.*
	Is er nog nieuws over de P+R aan de A12 te Brussel en de bijhorende stadsboulevard?	*Beste, voor zover bij ons bekend zal het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inderdaad werk maken van de omvorming van de invallende wegen tot stadsboulevards (dat komt ook nog aan bod in de presentatie van deelzone 3 en 4 iets later). De daarbijhorende P+R is onzeker, maar een definitieve of formele beslissing is voor zover ons gekend nog niet genomen.*
	Wat met de ringtrambus? Hoe kan die beter ingepland worden? Als ik het goed begrijp, wordt er maar een bepaald deel van Strombeek bereikt door de ringtrambus en dat is jammer	
	Als ik goed gezien heb, zou parking C een P+R worden ? Voorziet Brussel dan een goede aansluiting op openbaar vervoer ?	*onder andere de Sneltram zal daar aansluiten op het Brussels net, dus klopt inderdaad*

	Plan Lpa (alt1) Jette, rode stippellijn die langs ronkelhof loopt. Is dat een fietsweg ?	*deze routes (dergelijke lijn zie je ook op Koninging Astridlaan en De Limburg Stirumlaan) zijn potentiële tracés voor de fietssnelweg F213 (die aanvankelijk op de N290 werd voorzien). Dit tracéonderzoek wordt geconcretiseerd bij de verdere uitwerking van deze quickwin. Het voorkeurstracé is momenteel dus nog onduidelijk.*
Alternatieven		
	Is de afrit Jette afgestemd met het Brussels gewest, wat zijn de verschillen in de 2 opties en wat zal er nog gebeuren aan de dikke beuklaan om files te voorkomen?	*met Werken aan de Ring hebben we overleg met de betrokken omliggende actoren. Dwz ook Brussel. Voor alle alternatieven loop 2 zal het aansluitingscomplex aan Jette vervolledigd worden. Bij alternatief 1 is dit een aansluiting op de doorgaande ring en bij alternatief 2 op de parallelstructuur (stedelijke ring). Zo dadelijk bij de toelicthting van deelzone 3 zal dit ook kort besproken worden.*
	In beide alternatieven lijkt het toch om een aanzienlijke vernauwing te gaan. Leidt dit tot vlotter verkeer?	*Beste, wat bedoel je concreet met ''vernauwing''?*
	Kan je in alt 1a en 1b, komende vanuit de richting Gent (E40) de R0 oprijden en daarna weer onmiddellijk verlaten in Zellik? Of moet men eerst Brussel inrijden en dan via de parallel-structuur naar het researchpark in Zellik rijden? Zelfde vraag voor alt 2a, 2a' en 2b.	*het aansluitingscomplex (=op- en afritten) van Zellik ligt te dicht bij de verkeerswisselaar R0xE40 om rechtstreeks aan te sluiten op het doorgaande systeem. Er zal dus steeds een soort van rangeerstructuur (= aparte lokale verbinding) tussen de verkeerswisselaar en het aansluitingscomplex noodzakelijk zijn. Er zal daarom (komende van Gent) steeds in de verkeerswisselaar moeten worden gekozen om al dan niet richting het aansluitingscomplex Zellik te gaan. Bij de "1"-alternatieven zal deze rangeerstructuur stoppen ter hoogte van aansluitingscomplex Zellik. Voor de "2"-alternatieven zal deze rageerstructuur over de volledige zone van Wemmel worden doorgetrokken, ook wel gekend als de parallelstructuur. Dit is zo voor alle alternatieven. Echter zal in de "a"-alternatieven dit steeds ongelijkvloers zal gebeuren in de verkeerswisselaar. In de "b"-alternatieven zal dit gebeuren met gelijkvloerse kruisingen (=kruispunten). Alle alternatieven die wij vandaag voorstellen werden al door een macro-verkeersmodel gesimuleerd. Het zijn dus werkbare alternatieven.*
	Wordt de rotonde aan de N9 dan vervangen door verkeerslichten? Met de onmogelijkheid om sluipverkeer van de ring te belemmeren om terug de ring op te rijden?	*de rotonde op de N9 verdwijnt inderdaad. In alle alternatieven wordt er ter hoogte van aansluitingscomplex 10 gewerkt met lichtengeregelde kruispunten zodat de beweging die u aanhaalt niet meer mogelijk is.*
	Er worden alternatieven opgenomen met een ondergrondse Ring wat de leefbaarheid (geluid, fijn stof,...) van alle Wemmelaars ten goede komt. Wij steunen dit alternatief ten volle! Er wordt eveneens een ecoduct voorzien aan Laarbeekbos wat eveneens zeer waardevol is. Welke verbetering voor de leefbaarheid worden voorgesteld voor de zone ertussen namelijk het Ronkelhof ivm geluidsoverlast, wateroverlast en fijstof?	*Bedankt voor je vraag. Er zijn twee varianten van lengteprofielen met de mogelijkheid voor overkappingen zodat de leefbaarheid van de zone verbeterd kan worden. Dit deelzone komt zo dadelijk aan bord!*
	Zone groot bijgaarden – zellik : In Alt 1a : hoe wordt het oprit naar de ring kant zuid op N9 aangesloten? (rond punt- verkeerslichten -..?)	*in alle alternatieven worden ter hoogte van aansluitingscomplex 10 lichtengeregelde kruispunten voorzien als aansluiting op de N9.*
	Hoeveel rijstroken zal de ring in elke richting hebben?	
	Bestaat de kans dat afrit Zellik verdwijnt?	*in loop 1 werd een alternatief onderzocht waarbij aansluitingscomplex 10 geschrapt werd. Dit alternatief scoorde echter onvoldoende op vlak van leefbaarheid (overlast in de kern van Zellik) en doorstroming (problemen ter hoogte van aansluitingscomplex 21) en wordt niet meegenomen in het verdere proces.*
	Op alt 2a of 1a is het gebauw van IICB op researchpark 310 weg ? Zoms wij zie het op plannen zoms niet	
	Zijn er alternatieven onderzocht zonder verbreding? De dwarsdoorsnedes doen anders wel een behoorlijke verbreding uitschijnen. Waar zit de reductie dan?	*We hebben inderdaad onderzocht of een rijstrook minder (als variant, in alle altenatieven) onze plandoelstellingen kon voldoen, maar dat bleek zoals eerder toegelicht niet het geval. Bovendien is het niet altijd eenduidig een verbreding, bv. in het integrale project zit een reductie van het ruimtebeslag tov de huidige situatie, de reducties op vlak van ruimtebeslag situeren zich onder meer ter hoogte van de verkeerswisselaars, waar we werken aan een maximale compactering van de grote knooppunten zoals ze op vandaag bestaan. Neem zeker een kijkje in de documenten van scopingnota 2: in bijlage 13 ('Rapport ontwerpend onderzoek loop 1') gaan we dieper in op de 'ruimtelijke indicatoren', waar we ook het algemene ruimtebeslag bespreken voor de alternatieven van loop 1. Dit rapport zullen we in het verdere verloop van het proces ook updaten. Alleszins belangrijk om mee te nemen dat ruimtebeslag één van de criteria is aan de hand waarvan we de alternatieven/varianten beoordelen in het licht van de plandoelstellingen.*

	Is er nog sprake van de ring gedeeltelijk te overkappen in de zone Laerbeekbos - Wemmel?Wat zijn de mogelijkheden voor beide profielen van overbrugging Laarbeekbos om dit verder uit te breiden naar de toekomst ? Wordt er rekening gehouden dat men naar de toekomst toe dit zou willen uitbereid zien of is dit technisch met de huidige ontwerpen onmogelijk	*Zeker, we hadden het eerder al over de mogelijke landschapsbruggen in de alternatieven (een grote landschapsbrug of twee kleinere), gecombineerd met een geoptimaliseerd lengteprofiel*
	Zijn de uitbreidingsmogelijkheden niet te ingrijpend dan?	
	word de huidige verbinding tussen de plantentuin -drij pikkel-romeinse steenweg afgeschaft?	
	Waarom kiezen om de Boechoutlaan te knippen in plaats van de Antwerpselaan? Voor de leefbaarheid van Strombeek is dit niet zo logisch	
	Er is dus wel een tunnel voor fietsers maar ook voor wagens tussen Treft en Strombeek-Bever. Klopt dit wel?	*In alle alternatieven wordt een verbinding voorzien voor fietsverkeer en een verbinding voor autoverkeer*
	Is er een aanpassing voorzien van het kruispunt van de Romeinse Steenweg met de Tentoonstellingslaan?	
Overkapping	Werd het ondertunnelingsalternatief van het Ronkelcomité in Wemmel verder onderzocht?	*De verdieping van de R0 ter hoogte van Wemmel-Jette is onderzocht als variant binnen onze alternatieven. Hier hebben we gekeken wat er maximaal mogelijk is om te overbruggen volgens diverse criteria (tunnelrichtlijnen, aansluiting omgeving, ...) Het resultaat hiervan zal zo dadelijk worden toegelicht in het 3de en laatste deel van de uiteenzetting*
	Waarom geen overkapping van Hooghof tot en met Laarbeekbos. In de stad Antwerpen praat men over kilometerslange overkappingen, waarom zou dit hier niet kunnen ?	*Een (volledige) ondertunneling is bestudeerd in een S-MER in 2013, en is toen niet weerhouden, omdat het niet alle knelpunten zou oplossen*
Parallel	Is bij de paralleloplossing in beide richtingen een op en afrit voorzien of moet men rond rijden? bijv ik wil van Jette (buitenring) naar Leuven, moet ik dan rondrijden via grootbijgaarden?	*Nee, u kan dan via de parallelstructuur de Ring oprijden richting Zaventem, en dan aan de A12 kiezen voor de doorgaande structuur, tot aan de E40xR0-verkeerswisselaar in SInt-Stevens-Woluwe, om dan de E40 richting Leuven te nemen. Straks wordt dat meer duidelijk als we inzoomen op de zone Jette/Wemmel*
	Op de parallelstructuur zie je dat de weginfrastructuur in de bestaande toestand breder is dan in Alt1 en Alt 1b	*Dat komt omdat de bestaande toestand al vrij breed is. We proberen het ruimtegebruik optimaal te benutten en de infrastructuurbundel dus zo goed mogelijk in te richten. Wat vooral telt voor de doorstroming is de capaciteit, maar ook de veiligheid van de weg. Het is door het verhogen van de veiligheid, logisch uitzicht en leesbaarheid dat we ook vlotter verkeer realiseren.*
	Over hoeveel rijvakken hebben we het in alternatief 2a?	
	Moeten we de parallelstructuur begrijpen als een soort extra vak op de ring maar dat van het doorgaanverkeer van de ring gescheiden wordt?	*correct.*
	Wat gaat de mensen vermijden de parallewegen te nemen als er een verkeersopstopping is op de ring? Het zal toch gewoon het aantal rijstroken verhogen?	*dat is altijd zo natuurlijk - wel is het zo dat door het scheiden van de stromen de verkeersveiligheid enorm zal verhogen, en dat files door accidenten of incidenten ook drastisch zullen verminderen. Het is dus weldegelijk een scheiding van stromen, waardoor de veiligheid serieus verbetert.*
	De huidige AFRIT Limburg Stirul geeft geen veiligheidsprobleem want die zit op een parallelweg. Komende vande A12, bedoel ik- Ik vind het niet echt overtuigend. Als je dit louter als afrit van een paralleweg met de R0 zou behouden, zie ik echt geen risico- Ik heb het over de toekomstige situatie.	*het enkel toepassen van parallelwegen zullen niet eenzijdig een oplossing kunnen bieden voor deze verkeersonveilige situaties. Een anlyse van de verkeersveiligheid van de bestaande toestand werd uitgebreid beschreven in het verkeersveiligheidseffectbeoordeling die terug te vinden is op onze site. Hieruit kunt u duidelijk zien dat er structurele ingrepen noodzakelijk zijn om de R0 verkeersveilig te maken. Deze informatie kunt u terugvinden op volgende locatie: https://www.werkenaandering.be/nl/scopingnota2* *onder de bijlage 12.*
	Blijft Vandervekenstraat aan Romeinsesteenweg verbonden door een brug naast Parking C ? In scenario alternatief 2 (parallel), is afrit Parking C enkel voor parking C or blijft het mogelijk naar Romeinsesteenweg te gaan ?	
Light	Zal Alt 1b er niet voor zorgen dat het afrijdend verkeer van R0 naar Keizerkarellaan zal zorgen voor stilstaand verkeer op R0 ?	*We onderzoeken dat allemaal adhv simulaties - en er zijn manieren om fileterugslag te vermijden - slimme verkeerslichten bv, maar ook detectielussen en dergelijke. Als blijkt dat er inderdaad fileterugslag op de Ring zou zijn, dan moeten we daar iets aan doen - dus dat wordt inderdaad onderzocht.*

Lateraal	Wat waren die punten waardoor de versie lateraal niet door kon gaan?	*Lateraal scoorde eigenlijk op vrijwel alle aspecten slechter: Ruimtegebruik, mobiliteitsafwikkeling, technische realisatie, etc. Vandaar de keuze om met de lateraal niet verder te gaan. - Onderzoek in loop 1 van het GPP heeft uitgewezen dat het systeem niet alleen een belangrijke ruimte-impact heeft, maar bovendien ook slecht functioneert. De kruispunten op de laterale weg zelf bijvoorbeeld bleken (zeer) slecht te werken, zelfs bij grote kruispuntconfiguraties. Dergelijke herinrichting bleek ook eerder negatieve effecten te hebben op het onderliggende (lokale) wegennet.*
	Wat bij een calamiteit? Kan men bvb vlot van de laterale naar de laterale rijstroken?	
Varianten		
Snelheid	Als daar niets aan kan veranderd worden, ben ik fan van 70km/u voor dezelfde reden	
	Snelheid op de R0: de snelheid is enige tijd geleden verlaagd naar 100. Zijn er al metingen/studies gebeurd naar de gevolgen van die verlaging ? Of was dat nog niet opportuun door 'corona' ?	*met die vraag moet je eerder bij het Agentschap Wegen en Verkeer zijn, denk ik. - we willen in ons onderzoek op planniveau vooral de effecten van het uiterste meenemen, nl. een verlaging naar 70 km/h. Op projectniveau zullen we de opties van een dynamische snelheidsregeling onderzoeken, om optimaal in te spelen op de context (intensiteiten op bepaalde momenten etc.)*
	stellen jullie hier ook 'zone 70' voor?	*In alle alternatieven bekijken we als variant de optie op 70km/u. We gaan dat verder onderzoeken in alle onderzoeken, zoals het MER.*
Lengteprofiel	Persoonlijk denk ik dat het verlaagd lengteprofiel beter zal zijn voor vrachtwagens, en bijgevolg het volledige verkeer	*we bekijken dit in alle objectiviteit dankzij een hele resem aan objectief onderzoek. Maar het kan zeker zijn dat je gelijk hebt!*
	Wat zijn de mogelijkheden voor beide profielen van overbrugging Laarbeekbos om dit verder uit te breiden naar de toekomst ? Wordt er rekening gehouden dat men naar de toekomst toe dit zou willen uitbereid zien of is dit technisch met de huidige ontwerpen onmogelijk	
verkeerswisselaars	Is er op jullie website de mogelijkheid om op alle verkeerswisselaars en afrittencomplexen in te zoomen, voor alle alternatieven? Want in deze presentatie is er (alvast op mijn kleine laptop ;-) niet altijd het nodige detailniveau te zien? Daarin vinden we de plannen en schema's van uw presentatie niet. Kunt u ons een directe link bezorgen?	*op onze site kunt u de ruimtelijke uitwerkingen van de verschillende alternatieven terugvinden.* *https://www.werkenaandering.be/nl/scopingnota2* *Deze zijn een bijlage aan de scopingnota 2 (bijlage 16). De presentatie zal ook ter beschikking worden gesteld, maar aangezien over zulke immense gebieden gaat zal een presentatie nog steeds moeilijkleesbaar zijn. Ik verwijs u daarom graag door naar Bijlage 16 die terug te vinden is op onze site.*
	Wat gaat er gebeuren met de afgebroken gebouwen van het AWV (waar nu nog beton ligt) op deze verkeerswisselaar? Aan de Boechoutlaan (min of meer noordwestelijke deel) - Aan de overkant van de vijver	
	Hoe zullen we bv. van Wemmel naar de E40 (Gent) kunnen rijden?	
Aansluitingscomplex	Mogen we ervan uitgaan dat afrit 8 hoe dan ook zal verdwijnen aangezien daar in geen van de voorstellen nog sprake van is?	*voor een verkeersveilige inrichting van de ring is het niet mogelijk alle aansluitingscomplexen te behouden. In alle alternatieven is de op- en afrit 8 losgekoppeld van de ring. En worden de aansluitingscomplexen 7a en 9 volwaardig voorzien.*
	Waarom op de parallel geen afrit voor Wemmel in Limbrg Stirum? Waarom ons verplichten om rond te rijden in ons Wemmel?	
	Waar moeten wij komende van Wemmel - Limburgstirumlaan - de autosnelweg nemen richting Groot Bijgaarden ? Aangezien er geen oprit is in Jette richting Bijgaarden en de op- en afrit weg zou gaan in Wemmel.	*het ASC 9 - Jette zal vervolledigd worden en in alle richtingen aangesloten worden op de Dikke Beuklaan. Er zal dus een oprit buitenring (richting Groot-Bijgaarden) voorzien worden vanaf de Dikke Beuklaan.*
	Hoe zullen de toegangen tot de ring eruit zien voor de inwoners van Wemmel als de oprit aan de Limburg Stirumlaan verdwijnt. Is deze ontkoppeling van complex oprit/afrit 8 al definitief beslist?	
	Hoe zal de nieuwe oprit/afrit 7 eruit zien? Hoe zal de toegang naar Wemmel hiermee mogelijk zijn?	

	Kan met de Limburgstirumlaan nog gebruiken om naar Brussel te rijden, of omgekeerd? Want bvb, zal het verkeer uit Brussel die baan niet gebruiken om binnendoor naar een oprit van de ring (9 of 7) te rijden? of anders gezegd, wat met het verkeer dat de weg naar oprit zoekt, niet zozeer om een stuk ring te vermijden, maar omdat ze naar Brussel moeten en de wegen naar de oprit toe vast zitten. dus het risico bestaat dat als het verkeer niet makkelijk zijn weg naar de oprit vindt vanuit Brussel via de hoofdweg naar de oprit, men via de limburgstirum naar Wemmel rijdt, Wemmel binnendoor, om de andere kant van de oprit te gebruiken...	*momenteel is het binnen alle alternatieven van het GPP R0-Noord steeds mogelijk om via de L. Stirumlaan vanuit Wemmel naar Brussel te rijden en omgekeerd. Enkel de op- en afritten zullen niet meer rechtsreeks worden aangesloten op de L. Stirumlaan. We trachten dan ook van de L.Stirumlaan een echte leefbaarheids-as te maken die inzet op fiets, voet, OV en lokaal verkeer.*
	geen aansluiting meer met de afrit van parking c op de romeinsesteenweg?	*De Romeinse Steenweg heeft een belangrijke functie voor openbaar vervoer en fietsverkeer, daarom wordt dit aansluitingscomplex hier beter niet rechtstreeks op aangesloten. Het nieuwe aansluitingscomplex 7a (Parking C) wordt via de Verbindingsweg (onder de Romeinse Steenweg) verbonden met de Houba de Strooperlaan. Op deze manier blijft dit verkeer goed verbonden met de Ring*
	Op basis van wat werd beslist om de aantakking van Afrit Jette te verplaatsen naar de Dikke Beuklaan? Ik zie geen enkel scenario meer waarbij het complec nr. 9 aantakt op de N290	
	Ik vind het wel zeer vreemd dat de afrit Wemmel dicht moet met als reden dat er teveel op- en afritten te dicht bij elkaar liggen maar na de brug van Vilvoorde blijft zowel de afrit Vilvoorde en de afrit naar E19 Antwerpen. Die liggen gevaarlijk dicht bij elkaar. De oprit Wemmel richting Groot Bijgaarden vormt toch geen enkel gevaar want er is geen oprit in Jette.	*Ook elders verdwijnen er aansluitingen, afhankelijk van het scenario. Overal moet het veilig worden en voldoen aan de huidige normen.*
	Ik hoor: afrit 9 verschuiven. Kan ik dit terugvinden op plan/schema?	*we stellen het materiaal zoals we vanavond presenteren zeker ook ter beschikking via onze website www.werkenaandering.be* *Bovendien zijn ruimtelijke conceptschetsen toegevoegd als bijlage 16 bij scopingnota 2, eveneens raadpleegbaar via onze website: https://www.werkenaandering.be/nl/scopingnota2*
	Zou oprit 8 volledig afgesloten worden of blijft deze open voor hulpdiensten en diensten?	*Op- en afrit 8 is een volledige loskoppeling van de ring, zoals aangeven in de toelichting vanuit verkeersveiligheid, dus ook voor hulpdiensten.*
	wordt de aansluiting van de Romeinse steenweg via parking C naar de ring dan afgesloten ?	
	Als de 9 meer naar west gaat, zal het dan niet te dicht van E40 zijn ?	
	Een dedicated ontsluiting voor UZ Brussel (toch een belangrijke stakeholder) werd niet overwogen ;-) ???	
Milieubeoordeling		
	Graag heel duidelijk wat gat alternatief 2 als impact zal hebben op de omgeving , worden hierbij nog extra wegen of/ en verbindingen aangelegd? Ik woon in Zellik.	*De impact van alle alternatieven wordt bestudeerd in een Plan MER. Een Milieu Effecten Rapport dat de effecten op alle gebieden op de omgeving in kaart brengt (zoals mobiliteit, maar ook bvb geluid, fijn stof, ruimte in beslag name, etc...). Dit rapport wordt opgemaakt in de tweede helft dit jaar voor de hier gepresenteerde alternatieven.*
	Wordt het beschermde landschap met zijn boerderij Ronkelhof en omgeving bedreigd door de verbreding van de ring? en houdt Werken aan de ring hiermee rekening?	
	Waar komt het op- en afrittencomplex thv Jette? Hoe wordt de vrijwaring van Ronkelhof en omliggende gronden gegarandeerd?	
Sluipverkeer	Misschien komt het later nog, maar wat ik nog niet gehoord heb, is hoe de werken aan de Ring ook de instroom vanuit Vlaams-Brabant van op de N-wegen wordt gestroomlijnd. We stellen vast dat veel verkeer vanuit Asse en Mollem via de N290 naar Brussel rijdt in plaats van de N9 met grotere capaciteit. Idem voor verkeer vanuit Meise en Wolvertem verkiest te rijden via De Zijp en De Limburg-Stirumlaan in plaats van de Bouchoutlaan (N277) aan te houden.	*Naast de doorstroming verbeteren op de R0, is het verbeteren van de leefbaarheid in de omliggende kernen een belangrijke plandoelstelling. Door de doorstroming op het hoofdwegennet te verbeteren, en in te zetten op een vlotte ontsluiting richting R0, zal de druk op het onderliggend wegennet verlichten zodat elke weg, ook de N-wegen, de correcte functie kan opnemen. In het planMER worden de effecten op het onderliggend wegennet verder onderzocht zodat eventuele milderende maatregelen meegenomen kunnen worden.*

	Wat gebeurt er in de toekomst met het sluipverkeer dat door Relegem komt wanneer er problemen op de Ring zijn ? Dank U	*leefbaarheid in de omliggende kernen is een belangrijke plandoelstelling. De problematiek in de bestaande toestand is ons bekend. Door de doorstroming op de R0 te verbeteren, zal de druk op het onderliggende wegennet verlichten. De effecten op het onderliggend wegennet worden in elk geval onderzocht in het planMER zodat eventuele milderende maatregelen meegenomen kunnen worden in het verdere proces.*
	Actueel zit het verkeer op de E40 richting brussel vast van voor Ternat. Gekende sluipwegen afrit Ternaten Brusselstraat, afrit Texaco uitgezonderd plaatselijk verkeer. Echter loopt er ook een project ring rond Asse waardooor het slipverkeer gericht zal worden naar Pontbeek. Pontbeek wordt onleefbaar vrees ik	*De doelstelling is om de doorstroming op het hoofdwegennet te verbeteren en het sluipverkeer in de omliggende kernen te verminderen. De Pontbeeklaan vormt de ontsluitingsas naar het bovenliggend wegennet en kan een zekere verkeersfunctie opnemen. De effecten op het onderliggend wegennet worden verder onderzocht in het planMER zodat eventuele milderende maatregelen mee opgenomen kunnen worden in het verdere proces.*
	Waarom spreekt men over sluipverkeer langs de Limburg Stirumlaan? Het zijn ook lokale inwoners die hier gebruik maken van de op/afritten.	*Uiteraard is er altijd een mix van eigenlijk gebruik en sluipverkeer. Sluipverkeer is verkeer dat eigenlijk op het hogergelegen wegennet van hogere categorie thuishoort, maar dat niet doet omwille van tijdswinst. Met de herinrichting van de Ring willen we het oneigenlijk verkeer in de dorpskernen rond de Ring terugdringen en OP de Ring zetten, waar het dus eigenlijk thuishoort.*
	Hoe ga je dan sluipverkeer via de Limburg-Stirum weghouden als de N277 wordt doorgeknipt?!	*de N277 wordt onderbroken in de verkeerswisselaar en buitenzijde ring doorverbonden met N276. Dus lokaal verkeer kan via N277 naar N276 het omliggende gebied bereiken. Voor het doorgaande verkeer is uiteraard de A12 de gewenste route.*
	Het sluipverkeer moet net verdwijnen door de herinrichting van de ring. Men mag de bestaande toestand qua sluipverkeer niet verwarren met de toekomstige. - Daarom kan de op/afrit Limburg de Stirum blijven, het gaat alleen nog over lokaal verkeer.	*Dat is inderdaad de bedoeling: sluipverkeer UIT de dorpskernen halen en OP de Ring terugzetten.*
	Hoe voorziet de visie in het beperken van het sluipverkeer, en/of vermijden van nieuw sluipverkeer?	*Sluipverkeer vermijden maakt deel uit van de plandoelstellingen. Door de Ring veiliger te maken en dus ook vlotter, zal het verkeer minder geneigd zijn om te sluipen. Dat samen met een aantal lokale ingrepen maakt dat we sluipverkeer uit de dorpskernen kunnen halen en terug op de Ring te brengen, waar het thuishoort.*
	Sluipverkeer in Wemmel is niet beperkt tot de Limburg Stirumlaan. Het sluiten van de afrit aan die laan, zal dat m.i. ook nog versterken naar andere delen van Wemmel. Het onderliggende wegennet in Wemmel is nu al heel druk. Bij incidenten op de ring, bij events op de Heizel is het nu al niet te doen in o.a. Fr. Robbrechtsstraat, Rassel,...	*dit aansluitingscomplex dient gesupprimeerd te worden omwille van verkeersveiligheidsredenen. De impact op het onderliggend wegennet zal verder onderzocht worden in het plan-MER (= milieueffectenrapport) zodat eventuele milderende maatregelen meegenomen kunnen worden. Deze kunnen meedere vormen aannemen, maar dat is op dit moment nog niet vastgelegd.*
	zorgt de verkeerswisselaar aan Strombeek voor meer afritten, meer sluipverkeer?	*Er worden niet meer aansluitingscomplexen voorzien. De impact op het onderliggend wegennet zal verder onderzocht worden in het plan-MER (= milieueffectenrapport) zodat eventuele milderende maatregelen meegenomen kunnen worden. Deze kunnen meedere vormen aannemen, maar dat is op dit moment nog niet vastgelegd.*
	hoe stellen jullie voor om het veelvuldig aanwezige sluipverkeer aan te pakken?	
	Waarom sluipverkeer langs de A12? Dat zijn de mensen van Wemmel die langs hier naar hun werk in Brussel rijden!	*Uiteraard is er altijd een mix van eigenlijk gebruik en sluipverkeer. Sluipverkeer is verkeer dat eigenlijk op het hogergelegen wegennet van hogere categorie thuishoort, maar dat niet doet omwille van tijdswinst. Met de herinrichting van de Ring willen we het oneigenlijk verkeer in de dorpskernen rond de Ring terugdringen en OP de Ring zetten, waar het dus eigenlijk thuishoort.* *Bovendien geven we nog graag mee dat de A12 een weg is van de hoogste categorie. Hierdoor kan er niet echt sluipverkeer opzitten*
	Wat voorzien jullie om dan het sluipverkeer te verminderen in Treft? Is dit al duidelijk in de verschillende alternatieven of nog niet?	*Zoals ondertussen verder werd toegelicht worden de effecten op het onderliggend wegennet in het plan-MER onderzocht en de nodige milderende maatregelen meegenomen. Deze milderende maatregelen kunnen verschillende vormen aannemen, maar dat is op dit moment nog niet vastgelegd.*

Impact verkeer omgeving	Actueel wordt de rotondevan dePontbeek/Zuiderlaan kompleet geblokkeerd doorde wagens die komen van Bergen/oostendeen die de afslag nemen om via de rotonde opnieuwde ring te nemen richting Antwerpen. Er is wel een vetragingssignaal dat een goed idee is maar veel te kortstondig. Wordt dit probleem opgelost met één van beide alternatieven. Een denkpiste om dit probleem op te lossen rotonde richting Zuiderlaan onderbreken en creatie van een 2de rotonde voorbij de brug van R0 waar afrit komende van Antwerpen uitgeeft Zo bevinden de wagens die dit manoeuver misbruiken ook in de file om de oprit naar Antwerpen te misbruiken = ontradend karakter	*In alle alternatieven wordt er ter hoogte van aansluitingscomplex 10 gewerkt met lichtengeregelde kruispunten om aan te takken op de N9, niet met een rotonde. Deze beweging zal dus niet langer opportuun zijn. Dit wordt zo meteen verder toegelicht. De problematiek in de bestaande toestand is ons gekend maar gezien er geen rotonde meer voorzien wordt ter hoogte van aansluitingscomplex 10, zal deze beweging niet meer kunnen gebeuren. Zo meteen wordt er dieper ingegaan op de vormgeving van de verkeerswisselaars en de aansluitingscomplexen*
	Al het verkeer komende van Brussel via de Keizer karelllaan neemt de oprit aan de Zuiderlaan. Welke maatregelen hebben jullie in petto opdat het verkeer komende van de Keizer Karellaan te sturen naar het verlengde en zo naar richting Antwerpen en de Zuiderlaan te ontlasten	*door de doorstroming op het hoofdwegennet te verbeteren, zal de druk op het onderliggend wegennet verlichten. Verder worden de effecten op het onderliggend wegennet gedetailleerder onderzocht in het planMER zodat milderende maatregelen meegenomen kunnen worden indien nodig.*
	Met hoeveel % stijgt de trafiek op in/uitrit 9 na de sluiting van in/uitrit 8 ? Is de sluiting van 8 nog herzienbaar of is het definitief beslist ? Als 8 gesloten wordt vrees ik het ergste voor de buurt bij matches op de Heizel	*Het sluiten van ASC 8 in Wemmel zal zorgen voor een verschuiving van verkeer naar de nabijgelegen aansluitingscomplexen. De effecten hiervan worden momenteel in een planMER onderzocht. Wanneer dit aanleiding geeft tot sterk negatieve effecten, worden er vanuit dit planMER ook milderende maatregelen opgelegd.* *Een formele beslissing is hierin nog niet genomen, maar de sluiting van Aansluitingscomplex 8 wordt op dit moment wel meegenomen voor alle alternatieven. We houden ook rekening met de grote events en aantrekkingspolen in ons onderzoek.*
	Zal het verkeer op N9 richting Zellik naar Asse niet sterk toenemen bij alternatief 2?	
	Wordt er rekening gehouden met regionale mobiliteitsscenario's bvb mob-plan Wemmel?	*alles binnen Werken aan de Ring wordt met de betrokken gemeenten besproken. En de vigerende besliste mobiliteitsplannen van de lokale besturen worden inderdaad meegenomen als basis.*
	ik kom graag van u te weten wat ervoor zal zorgen dat het sluipverkeer niet zal toenemen in de Koningin Astridlaan en de Isidoor Meyskensstraat. Want dreigt dat niet het onvermijdelijke gevolg te zijn van (1) de nieuwe parallelbanen voor lokaal verkeer en (2) de afkoppeling van de Ring van de Limburg Stirumlaan?	*dit plan zal inderdaad impact (positief en negatief) veroorzaken op het onderliggende wegennet. De impact wordt bestudeerd in het plan MER. Bij negatieve impact zullen er milderende maatregelen voorgesteld worden vanuit dat effecten rapport. Die zullen dan toegepast moeten worden in het finale voorkeursalternatief. Het plan MER zal voor deze alternatieven worden opgesteld in de twee jaarhelft. Resultaten daarvan zullen dan ook aansluitend voorgelegd worden, en zullen moeten opgenomen worden in het finale voorkeursalternatief.*
	Dus verkeer van Meise en Wolvertem zal niet meer via de N277 naar Brussel kunnen?	*de N277 zal niet doorlopen over de R0, deze zal wel worden doorgekoppeld met de N276. Deze doorkoppeling zal zowel gebeuren aan de binnen- als buitenkant van de R0. Het blijft dus nog steeds in alle alternatieven mogelijk om via Meise en Wolvertem, Brussel te bereiken.*
	Het kruispunt van de Dikke Beuklaan x Tentoonstellingslaan x Romeinse Steenweg is nu al overbelast. Wanneer afrit Wemmel verdwiijnt zal afrit 9 (en dus dat kruispunt) nog meer belast worden. Hoe wordt dit opgelost?	*elk alternatief en elke variant in de loop 2 van het Geïntegreerd Planproces (GPP) zal onderzocht worden met een macroscopisch verkeersmodel. Hiermee kunnen effecten van de herinrichting op het onderliggende wegennet in beeld worden gebracht en eventuele optimalisaties uitgewerkt worden.*
	Bestaat het risico niet dat verkeer dat de R0 in Jette (nr. 9) verlaat en naar het centrum moet, rechts zal afslaan en dus richting UZ Brussel rijdt ... waar de verkeerscongestie nu al problematisch is tijdens de spits?	*dit plan zal inderdaad impact (positief en negatief) veroorzaken op het onderliggende wegennet. De impact wordt bestudeerd in het plan MER. Bij negatieve impact zullen er milderende maatregelen (met andere woorden, maatregelen die de het ongewenste effect verminderen of wegwerken) voorgesteld worden vanuit dat effecten rapport, zoals ook bvb sterk verhoogde verkeersdruk. Die zullen dan toegepast moeten worden in het finale voorkeursalternatief. Het plan MER zal voor deze alternatieven worden opgesteld in de twee jaarhelft. Resultaten daarvan zullen dan ook aansluitend voorgelegd worden, en zullen moeten opgenomen worden in het finale voorkeursalternatief.*
	als de L de stirumlaan wordt afgesloten, wat geven de studies aan qua verkeer op de N290?	
	Vreest u geen verzadiging van de steenweg op Brussel?	
	oprit- en afrittencomplex aan de Limburg Stirumlaan verdwijnt, hoe is dit compatibel met het verminderen van het verkeer in de omliggende zones van Wemmel ? Nu is er al file op de Steenweg op Brussel	*dit aansluitingscomplex dient gesupprimeerd te worden omwille van verkeersveiligheidsredenen. De impact op het onderliggend wegennet zal verder onderzocht worden in het plan-MER (= milieueffectenrapport) zodat eventuele milderende maatregelen meegenomen kunnen worden. Deze kunnen meedere vormen aannemen, maar dat is op dit moment nog niet vastgelegd.*

	Is er een analyse gedaan over hoe het verkeer vanuit de omliggende gemeente (Merchtem, Meise en hinterland) kan doorgestroom worden?	*de effecten van het plan worden inderdaad bestudeerd (tijdens het plan MER) over een groter gebied.*
	Toegangswegen UZ Brussel zitten nu al vast en dan nog eens een afrit schrappen....	*dit aansluitingscomplex dient gesupprimeerd te worden omwille van verkeersveiligheidsredenen. De impact op het onderliggend wegennet zal verder onderzocht worden in het plan-MER (= milieueffectenrapport) zodat eventuele milderende maatregelen meegenomen kunnen worden. Deze kunnen meedere vormen aannemen, maar dat is op dit moment nog niet vastgelegd.*
	Houdt de sluiting van de op- en afritten aan Limburg Stirum in dat het verkeer van en naar Brussel wordt onderbroken ? Er zou enkel nog openbaar vervoer langs kunnen... Of is dit een verkeerd gerucht ? - Als ik het goed hoor, dan zou, ingeval de knip op de LimbStirum, niet alleen het R0-verkeer, maar zelfs het gewone verkeer naar Brussel allemaal verwezen wordt naar Brusselsesteenweg (en een beetje naar Astridlaan) ?!? Een 'leefbare' LimbStirum ? Of wil men een 'stadsboulevard' creëren ?!	
	Hoe kan al het verkeer dat nu via de Limburg Stirumlaan Wemmel in en uit rijdt, via de Brusselse Steenweg/Meyskensstraat verlopen ? Dat zijn toch ook smalle straten ?	*dit aansluitingscomplex dient gesupprimeerd te worden omwille van verkeersveiligheidsredenen. De impact op het onderliggend wegennet zal verder onderzocht worden in het plan-MER (= milieueffectenrapport) zodat eventuele milderende maatregelen meegenomen kunnen worden. Deze kunnen meedere vormen aannemen, maar dat is op dit moment nog niet vastgelegd.*
	hoe zouden we dan op de Ring kunnen als de Limburg Stirum wordt gesloten?	
	Houdt de sluiting van de op- en afritten aan Limburg Stirum in dat het verkeer van en naar Brussel wordt onderbroken ? Er zou enkel nog openbaar vervoer langs kunnen... Of is dit een verkeerd gerucht ?	
	Hoe zou je moeten rijden op R0 vanaf Koning Boudewijn?	
	Houd MER op Limburg-Stirumlaan ook rekening met doorstroom op de Maalbeeklaan. Die laan krijgt alle doorgaand en lokaal verkeer te verwerken.	
	Mensen van Wemmel mogen niet meer naar Brussel voor hun werk?!	*Zoals daarnet toegelicht, blijft het wel de bedoeling dat de L Stirumlaan open blijft om van Wemmel naar Brussel de Ring over te rijden.*
	zijn er al concrete plannen wat de effecten zijn van het milieu effecten rapport voor de A12? Er wordt vaak gesproken over "maatregelen" en "effecten". Zijn er concrete zaken die dit toelichten?	
	Dat gaat een heel lange dagelijkse file worden op de Dikke Beuklaan.	
	verwachte verkeersdrukte N290?	
	Goed idee voor Afrit 9 maar jammer genoeg is drukte op Dikke Beuklaan al vandaag enorm :(	
	Dikkebeuklaan is een 2x 1 baan weg. en jullie gaan daar het hele verkeer die op en af de Ring gaat op leggen? hebben julie dat al goed nagedacht ? dat zal nooit lukken!	
	Uit het antwoord begrijp ik dat bovendien al het verkeer dat vanuit Wemmel op de ring wil eerst de ring over moet en vervolgens via de Dikke Beuklaan de ring oprijden. Dit gaat veel vertragingen en vooral veel extra verkeer veroorzaken in Wemmel.	
	Houd MER op Limburg-Stirumlaan ook rekening met doorstroom op de Maalbeeklaan. Die laan krijgt alle doorgaand en lokaal verkeer te verwerken.	
	Dit was GEEN antwoord op de Dikke Beuklaan en de Steenweg op Brussel. Waarom wordt deze vraag vermeden?	*de plannen die we hier voorstellen zijn het gevolg van een eerste reeks onderzoeken. Deze plannen worden nu ook voorgelegd aan een nieuwe Milieu Effecten Rapportage in de tweede helft dit jaar. Daarna kunnen we de juiste effecten en de milderende maatregelen op het onderliggend wegennet.*

Impact lucht		
Impact licht	Wordt er iets voorzien om lichtvervuiling te verminderen bij deze werken? - Ik dacht eerder aan lampen die geen licht in de hoogte sturen en het zicht op de sterrenhemel ietwat herstelt	*Alles tijdens de werken zal besproken worden met de toekomstige aannemer, die we zeer waarschijnlijk ook zullen selecteren - niet enkel op prijs - op kwaliteit, zoals bijvoorbeeld een doorgedreven Minder-Hinderplan, dus licht- en geluidshinder tijdens de werken, daar gaan we zeker mee aan de slag.* *Deze plannen worden nu ook voorgelegd aan een nieuwe Milieu Effecten Rapportage in de tweede helft dit jaar. Daarna kunnen we de juiste effecten en de milderende maatregelen, onder andere voor licht- en luchtvervuiling.*
impact geluid	Is het niet mogelijk om ter hoogte van de aansluiting met de N9 onder de treinsporen te gaan i.p.v. erboven. Dit zou voor een verbetering zorgen qua geluid.	zo meteen zal er worden ingegaan op de diepteligging van de R0 en zijn omgeving (=lengteprofiel). Hieruit zal blijken dat dit zeer moeilijk zal zijn aangezien de R0 ter hoogte van deze kruising met het spoor meer dan 14 meter zal moeten zakken ten opzichte van zijn bestaande niveau. Hierdoor gaan we de helling ter hoogte van Laarbeekbos nog gaan verergeren, maar zullen ook de verschillende aansluiten met het onderliggend wegennet moeilijker worden.
	Korrectie lengteprofiel tussen spoorweg en laarbeekbos betekent dit ook dat de ring gedeeltelijk ingewerkt zit wat het geluid ten goede zal komen	dat klopt. Dat wordt ook onderzocht in het Milieueffectenrapport
	Wat gaan jullie doen aan de geluidsoverlast als jullie de ring breder in Wemmel maken?	de impact van de ring, oa op het vlak van geluid, wordt voor alle alternatieven onderzocht in het Plan-MER. De landschappelijke inpassing van de ring is ook één van de plandoelstellingen, waarbij we inzetten om de ring te integreren in zijn omgeving en milderende maatregelen maximaal te integreren.
Impact groen	Wat zal de impact zijn op de biologisch zeer waardevolle graslanden van de verkeerswisselaar RO/A12 in Strombeek-Bever? Worden die behouden? Zal het oppervlak daarvan verminderen? Bedankt. Kan men meer details over de compensering in de scoping nota 2 vinden? (waar, hoeveel, ...)	*de impact op de graslanden zal onvermijdelijk zijn bij de heraanleg van de verkeersknoop, graslanden worden wel gecompenseerd. De heraangelegde knopen worden echter compacter ontworpen waardoor de ruimte voor groenblauwe netwerken vergroot wordt en de ecoconnectiviteit versterkt wordt. Dit komt straks ook nog aan bod tijdens de gesprekstafel van deelzone 4. In de plan-MER, bijlage van de scopingnota, zijn de oppervlaktes (ha) terug te vinden voor de alternatieven loop 1, de compensatie zit vervat in de bestemming voor de versterking van het groenblauw netwerk.*
	Er zijn ook tegenstanders omwille van de ontbossing, kunnen jullie daar cijfers op plakken (impact op m2 bos, of hectare)?	*de impact en de effecten van alle alternatieven worden bestudeerd in een plan MER (een milieu effecten rapport). De effecten voor deze gepresenteerde alternatieven zal uitgevoerd worden in de tweede jaarhelft. Aansluitend zullen deze ook aan de bevolking worden gepresenteerd. Zo ook dus het ruimtebeslag*
	Waar komt het op- en afrittencomplex thv Jette? Hoe wordt de vrijwaring van Ronkelhof en omliggende gronden gegarandeerd?	
Impact water	En al die verhardingen... wat met het hemelwater en afwatering... Waar wordt het water gebufferd?	
Milderende maatregelen	Komen er ook eventule tonnage beperkingen op de parallele wegen?	*Dat zijn zaken die onze studies nog moeten uitzijzen, maar er zijn ook Europese transportnetwerken en richtlijnen die we natuurlijk moeten volgen*
	Kan er een vb gegeven worden van een milderende maatregel? Het is mij niet duidelijk wat dat zou kunnen zijn	*Milderende maatregelen zijn maatregelen die vanuit de milieueffectenstudie naar voren komen. Dit kunnen bv maatregelen zijn ifv geluidseffecten op de omgeving waarvoor voorzieningen moeten getroffen worden om dit effect te beperken (geluidsschermen/ geluidsbermen / ....)*
	Wat met de ANPR camera op de dikke beukenlaan die de Brusselse LEZ zone afbakent? De op- afrit van Jette bevindt zich in deze zone.	
Mobiliteit algemeen	In een bevraging enkele weken geleden was er een scenario waar afrit Jette via Ronkel zou worden aangesloten op de steenweg op Brussel, niet via de huidige infrastructuur. Ligt deze piste nog op tafel? Wie is bevoegd voor het al dan niet verleggen van de aansluiting? Is dat de gemeente Wemmel?	*deze bevraging ging uit van de gemeente Wemmel, als ik me niet vergis. We hebben regelmatig overleg met alle gemeenten, zo ook Wemmel, en we gaan de resultaten van deze bevraging zeker nog bespreken. - Alles wat met de Ring zelf en de onmiddelijke aansluiting te maken heeft, zit binnen Werken aan de Ring. Het onderliggend wegennet en de gemeentewegen, da's de gemeente Wemmel. Uiteraard loopt er overleg (zie ook Werken aan de Ring vs Werken aan de Regio in het begin van onze toelichting)*
Werfzone	Is parking C een alternatief als werfzone? Was moeilijk zichtbaar op kaartje.	*in de huidige loop 2 werden er reeds een aantal potentiële werfzones onderzocht. Deze zoektocht heeft zich niet gelimiteerd tot enkel transport over het land, maar ook over het water. Deze werfzones zullen eerst door de milieu effecten rapportage worden beoordeeld alvorens we met zekerheid kunnen zeggen of er al dan niet werfzones worden weerhouden. Maar momenteel is een beperkt deel van de parking C aangeduid als potentiële werfzone, zeker niet het volledige perceel!*

MKBA		
	Hoeveel wagens denken jullie van de baan te kunnen halen via de alternatieve vervoersmodi?	*We toetsen de plannen aan de Ambitieuze Modal Shift (beslist beleid vanuit Vlaanderen) en Good Move (beslist beleid vanuit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest). Binnen de AMS wil de Vlaamse Regering een modale shift realiseren van 50/50, wat betekent 50% autoverkeer, 50% alternatieve modi (fiets, openbaar vervoer). Als we vandaag kijken naar de modal split, dan is het aandeel auto 68%. Als de ambitie van de Vlaamse Regering gehaald wordt dan gaat er dus 18% vanaf. Als je dan gaat kijken naar het totale verkeer, kan je dat berekenen - maar dan zal het niet enkel van onze initiatieven zijn. Zo een geaggregeerd getal hebben we niet, al wordt alles van mobiliteit en alternatieven wel bekeken in de Milieueffectenrapportage en Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse. Stuur gerust een mailtje naar info@werkenaandering.be en dan wijzen we je de juiste weg in die documenten.*
	Wat is het budget voor overkappingen aan Ring Noord?	*In deze zones spreken we dan vooral aan de landschapsbruggen aan Laarbeekbos, die varieren van budget tussen 60a80 miljoen tot 500miljoen, afhankelijk van hoe breed en hoeveel we het lengteprofiel (wat mijn collega nu uitlegt) aanpassen. Dat zijn allemaal eerste ramingen, uiteraard, en dat wordt verder onderzocht in de Maatschappelijke Kosten-BatenAnalyse*
	In hoeverre gaat het voorkeursalternatief nog meespelen als het financiële plaatje naar bovenkomt ? Mij lijkt bvb het parallelalternatief per definitie duurder	*één van de onderzoeken over de alternatieven en de varianten is de maatschappelijke kosten-baten analyse. Hierbij bekijken we of de investeringen de baten waard zijn. Een maatschappelijk verantwoorde kosten-baten is 1 van de overkoepelende doelstellingen, waar we dus ook zeker en vast rekening mee houden bij de keuze van het voorkeursalternatief.*
	Hoe worden de werkzaamheden begeleid van zodra de aanpassingswerken starten?	*Zeker. Covid heeft weinig impact gehad op de timing. Onze studies, ontwerpen, overlegstructuren en processen zijn blijven doorlopen.*
	Blijft de globale herinrichting van R0 begrotingsgewijs haalbaar rekening houdende met de impact van COVID (en uiteraard de gerelateerde timing)? Beseffen jullie goed wat een inkomstenverlies alle kleine handelaars gaan lijden in het centrum en op de Limburstirumlaan. Dit indien de op- en afrit in Wemmel dicht gaat. Er komt dan niemand meer door de Limburgstirumlaan Wemmel binnen of buiten. Hoeveel faillissementen gaat dit meebrengen ? Denkt er daar ook iemand aan ipv alleen maar de voetgangers en fietsers voorrang te geven.	
	Het lijkt mij evident om voor maximale landschapsbruggen te kiezen. Zijn er ook nadelen aan verbonden?	*over alle alternatieven en varianten heen, zo ook de maximale landschapsbruggen, bekijken we ook welke baten de investeringen met zich meebrengen. We streven naar een maatschappelijk verantwoorde kosten-baten verhouding. Het is immers zo dat de maximale landschapsbruggen een hogere inversteringskost vergen.* *Daarnaast hebben we vanuit het plan-MER onderzoek vastgesteld dat aan de tunnelmonden negatieve effecten worden gegenereerd op vlak van luchtvervuiling, waarvoor we milderende maatregelen moeten voorzien.*
Grond innames	Welke impact hebben de verkeerswisselaars op het ruimtegebruik? Hoeveel (bijkomende) ruimte is er voor nodig om ze te ontwikkelen? Hier heb ik het voor alle duidelijkheid over de op- en afrittencomplexen	*De verschillende varianten van verkeerswisselaars worden onderzocht in dit proces. En dit voor beide E40's en de A12. Globaal genomen kan al aangegeven worden dat de vormgeving van de verkeerswisselaars compacter zijn dan de bestaande situatie. Maar hier kan nog verder op ingegaan worden tijdens de gesprekstafel.*
	Zijn er onteigeningen voorzien in zone Wemmel?	
	Zullen er onteigening	
	Het horen dat onteigening mogelijk is, heeft me nu wel wat angst aangejaagd... Hoe groot is de kans dat er onteigend wordt en wat met de huizen die net buiten onteigening vallen? Deze zullen toch heel wat (geluids, verkeers...)last ondervinden?	*Van zodra we concreet zicht hebben op eventueel getroffen percelen, nemen we contact op met de betrokken eigenaars om de gesprekken op te starten.* *Zoals toegelicht, zetten we ook in op het maximaal wegwerken van eventuele hinder die de heringerichte R0 Noord met zich mee zou brengen. Zo bekijken we waar we afscherming naar lucht- en geluidsoverlast kunnen voorzien, of we bepaalde maatregelen kunnen treffen om ervoor te zorgen dat de lokale wegen niet te zwaar belast worden door sluipverkeer, etc.*

Participatie- proces

wat is de timing van de fases vanaf scopingnota 3? dit staat niet vermeld	*op huidige slide wordt ingegaan op de volledige globale timing. Maar de scopingnota 3 zal opgemaakt worden na verwerking inspraak (tweede deel van dit jaar).*
Wat is de houding van het BHG op deze plannen?	
Wie beslist uiteindelijk over de voorkeursalternatieven?	
Wordt het Brussels Hoofdstedelijk Gewest geraadpleegd? Hebben zij inspraak? of vetorecht?	*Natuurlijk: op administratief niveau hebben we enorm veel en regelmatig overleg met het BHG. Net zoals we iedereen betrekken, doen we dat in het BHG ook, zij hebben zeker inspraak. De Ring ligt bovendien ook op 2 plekken op Brussels grondgebied, dus we moeten ook daar een vergunning gaan aanvragen.*
Maar finaal beslist de Vlaamse Regering?	*Inderdaad, de beslissing dient uiteindelijk genomen te worden door de Vlaamse Regering. Maar er wordt uiteraard gestreefd naar een gedragen voorkeursalternatief, waar de nodige afstemming is gebeurd en inspraak is meegenomen*
Bedankt voor uw antwoord, het is gewoon jammer dat deze documenten niet vroeger beschikbaar worden gemaakt. Het was ook nuttig geweest om deze infosessie te voorbereiden.	*dat was een bewuste keuze om eerst toelichting te geven alvorens we de documenten zomaar online gooien.*
Wie is er bevoegd voor de beslissingen rond de heraanleg van aan- en afvoerroutes in de gemeentes rond de R0? In Wemmel gaat het dan concreet over een gemeentelijke én een gewestelijke baan waarover zal moeten beslist worden. In een van de opties was er zelfs sprake van onteigening van enkele honderden meters aan een kant van die gewestweg...	
Wat vindt Brussel daarvan?	*We hebben regelmatig overleg met Brussel, ook hierover - en werken op ambtelijk niveau zeer nauw en goed met alle diensten van het BHG samen. Toch moet je begrijpen dat wij moeilijk woorden / meningen in hun mond kunnen leggen, je zal het hen dus zelfs moeten vragen, best.*
Mag het publiek aan de studie deelnemen of is het intern?	
Kan Wemmel zelf beslissen wat er met de de Limburg Stirumlaan gebeurt? Die bevoegdheid om een knip te maken ligt dus niet bij het college van burgemeester en schepen of de gemeenteraad?	*aangezien dit een Vlaams project is, zal het een Vlaamse beslissing zijn. Zoals je al weet dragen we participatie en inspraak hoog in het vaandel en daarom blijven we heel hard in dialoog met alle actoren, zo ook de gemeenten en Wemmel. - Een lokale knip zal inderdaad in samenspraak met de gemeenten gebeuren - maar als natuurlijk uit het voorkeursalternatief blijkt dat een op- en afrit wordt afgekoppeld, dan is dat natuurlijk vanuit het project bepaald*
Voor mijn buren: bestaan de documenten ergens in het Frans (in stad Brussel misschien)?	
Het probleem is dat de publieke raadpleging nu plaatsvindt zonder een duidelijke visie te hebben over de aanpassingen aan de locale infrastructuur die waarschijnlijk ook nodig zullen zijn. Zijn er nog lokale raadplegingen voorzien in de toekomst als het project evolueert en duidelijker wordt voor de milieu en leefbaarheidsimpacten?	*absoluut. Meer communicatie op de website van werken aan de ring.*
Gaat de tweetalige vergadering van 7 juin alleen maar over de inleiding?	*Nee, ook de zone Wemmel zal aan bod komen. De documenten vindt u hier: https://www.werkenaandering.be/fr/scopingnota2*
Ja maar de plannen in het Frans in de brochure zijn fout ('tipfouten', jammer genoeg)	*De correcte versie van de brochure in het Frans staat hier: https://www.werkenaandering.be/fr/en-savoir-plus/nouveautes/consultation-publique-sur-les-alternatives-pour-le-reamenagement-du-ring ; Onder Lees mee / Documenten vindt u de officiële documenten. Volgende week zal de info van vandaag ook in het Frans getoond worden*
In april werd door de gemeente Wemmel een volksraadpleging gehouden waarbij verschillende verbindingen naar de R0 werden voorgesteld. Eén van die scenario's voorziet een nieuwe weg langsheen de Ronkel die in verbinding staat met de op-en afrit naar de Ring (en niet meer zoals vandaag langs de Steenweg op Brussel). Is dit binnen Werken aan de Ring een toekomstscenario?	*We hebben nauw contact met alle gemeenten, zo ook Wemmel. De resultaten van die raadpleging zullen we samen met hen bespreken.*

Future Proof

SPECIFIEK

ZONES

zone	Waar zal exact de op- en afrit Jette gelegen zijn?	*het ASC 9 Jette zal vervolledigd worden en in alle richtingen aangesloten worden op de Dikke Beuklaan. Er zal dus een oprit en afrit binnenring en een oprit en afrit buitenring voorzien worden op de Dikke Beuklaan*
	Wordt het trace ter hoogte van het Laarbeekbos naar het westen verlegd? Zodat het bos gespaard wordt en de bijkomende rijstroken in de Vlaamse open ruimte Wemmel afgenomen worden? Ingraven van de Ring ter hoogte van de Laarbeek bos: top idee ☺ ...maar waarschijlijk wel zeer moeilijk om uit te voeren zonder grote impact op het verkeer tijdens de werken. (idee van het duur van de werf?)	*Voor alle alternatieven zal het Laarbeekbos gespaard worden. Hierdoor zal de ringinfrastructuur iets meer ruimte innemen aan buitenzijde van de rRng in deze specifieke zone. Maar zoals aangegeven in de presentatie zetten we daarbij ook maximaal in op de landschappelijke inpassing van de ringinfrastructuur.*
	Aan de Brusselsesteenweg (Wemmel) komt (vermoedelijk/zeker) een oprit richting Gent ter hoogte van de Bowling. Ook was er sprake van daar een directe verbinding te voorzien naar UZ-Jette voor ziekenwagens. Indien ja, worden dat aparte wegen of wordt er dan een afsplitsing voorzien ? - Is dit laatste al definitief ? In dat geval betekent het dat vanuit Wemmel en achterliggende gemeenten het vervoer (álle vervoer) onder of boven de R0 aan de overkant de R0 op moet ? Gaat dit geen moeilijke weefbewegingen veroorzaken op een naar mijn bescheiden mening toch een beperkte oppervlakte ?	*het ASC 9 - Jette wordt vervolledigd en in alle richtingen aangesloten op de Dikke Beuklaan. Er wordt dus een oprit en afrit binnenring en een oprit en afrit buitenring voorzien op de Dikke Beuklaan. Er wordt geen oprit voorzien ter hoogte van de Bowling. -het hele plan is nog geen beslist beleid. Dat zal gebeuren bij definitieve vastlegging van het GRUP (zoals toegelicht bij de start van de presentatie). In ieder geval zal het plan MER alle effecten van deze voorgestelde alternatieven onderzoeken in de tweede helft dit jaar. Tijdens dit plan MER zullen ook milderende maatregelen (maatregelen die het ongewenst effect moeten verminderen) voorgesteld worden die dan moeten worden toegepast in het voorkeursalternatief. Dit plan MER zal ook terug voorgesteld worden.*
	Op welke manier wordt er ingezet op landschapsbruggen tussen Beverbos en Grimbergen enerzijds en Beverbos of Grimbergen en tramhalte Esplande/Dikke buik anderzijds? Maar er wordt geen verbinding gemaakt tussen Meise en Grimbergen voorzien? Ik kom van de Ring en moet naar Merchtem: hoe doe ik dat, als ik dat niet via de Limburg Stirumlaan kan doen? Wat is uw voorstel?	*Voor de verschillende varianten van de verkeerswisselaar A12 is aan de westzijde een landschapsverbinding voorzien. Aan de buitenzijde van de Ring zal de bestaande ecologische dwarsverbinding (A12) van de Maalbeek behouden/ versterkt worden, maar hier is geen landschapsbrug voorzien.*

Algemeen WADR: buiten scope van deze inspraakronde

Wanneer zal er gewerkt worden aan de Romeinsesteenweg voor de Ringtrambus?	
wordt de Ronkel door jullie diensten als alternatieve fietsweg tvv de fietspad van de steenweg op Brussel onderzocht of niet? ik vermoed dat de bedoeling niet is om de steenweg op Brussel voor het zwaar verkeer te vervangen door de Ronkel dat een beschermd gebied vormt. Het zou alleen voor fietsers onderzocht worden?	*diverse alternatieven worden op dit moment onderzocht binnen lopende Quick Win projecten. In dit geval F213 langs de Steenweg op Brussel, waarbij mogelijk ook alternatieven bekeken worden ter hoogte van Ronkel. Echter, dit is een proces dat net is opgestart in samenwerking met alle actoren en waarbij het dus nog iets te vroeg is.- het gaat inderdaad uitsluitend over mogelijkheden voor de fietsers.*
Hoe worden de werkzaamheden begeleid van zodra de aanpassingswerken starten?	
Hoe lang zullen deze werken duren? Wat zal gebeuren met het dagelijks verkeer?	
Hier zag ik niets meer over P&R op Bxl Kart site in Groot-Bijgaarden. Is dit nog een optie?	*inderdaad, de P&R thv Station Groot-Bijgaarden is geselecteerd als hoppin-multimodale knoop. Het is de site een voorwardige optie om een P&R te voorzien en de multimodaliteit van de site te verterken.*
Hoe lang zullen deze werken duren? Wat zal gebeuren met het dagelijks verkeer?	
Pontbeek wordt een stadsboulevar - houdt dit in dat de pontbeek deel uit maakt van het project ?	de Pontbeeklaan wordt geen stadboulevard. Dit is de ontsluitingsweg richting aansluitingscomplex 10. Het zijn de invalswegen richting Brussel (en in deze zone dus de Keizer Karellaan) die geconcipieerd worden als stadsboulevards.

Waar vinden we de onderzoek omtrend Heizel plateau? Waar mogen we deze raadplegen?

Alle documenten staan in de scopingnota op https://www.werkenaandering.be/nl/scopingnota2

Ondertussen loopt ook een Heizelstudie waar alle partners samen op zoek gaan naar de mobiliteitstoekomst voor het Heizelplateau. Daarvan zullen de resultaten in de komende maanden worden bekendgemaakt.

Bv. verbindingsweg staat op jullie plannen. Gemeente Grimbergen had een paar jaar geleden de vergunning geweigerd. Is het ondertussen verandert?

de verbindingsweg is inderdaad destijds opgenomen als referentiekader voor deze studies. De vergunning hiervoor werd ondertussen geschorst. Momenteel loopt er wel een studie voor de ontsluiting van het Heizelplateau waar diverse ontsluitingsconcepten op tafel liggen. De Gemeente Grimbergen zit hierbij ook rond de tafel.

Het is goed te horen dat ontsluiting van de Heizel zal meegenomen worden, want dit is een absolute noodzaak. Nu al vraagt de gemeentelijke naschoolse opvang in Wemmel om bij grote events zoals bvb het autosalon extra marge te voorzien om op tijd op school te zijn om de kinderen op te halen.

binnen de studie van de ontsluiting van het Heizelplateau wordt inderdaad ook het effect van grote events meegenomen

wat gebeurt er met parking C? blijft deze parking? krijgt dit gebied een andere bestemming? wat gebeurt er vandaag in de studie met de verbinding met de heizelsite?

ook voor de bestemming van Parking C lopen er bij departement Omgeving (MOW) studies. U kan beter bij hen terecht wat betreft de invulling van deze zone.

kan het tramtraject thv de romeinsesteenweg toegelicht worden? is daar al zicht op?

Dat onderzoeken we verder met de Sneltram. Onze Sneltramexpert is in deze sessie niet aanwezig, maar je kan gerust mailen naar Sneltram@werkenaandering.be

Vraag over de sneltram langs de A12: zijn de haltes van de tram al bepaald? Op de vorige infosessie had ik gezien dat er vrij weinig haltes waren.

dat klopt, het is dan ook een Sneltram. Zie Werkenaandering.be/sneltram
De haltes staan al vast. Bekijk zeker onze video op die pagina ook, en als je nog vragen hebt
www.werkenaandering.be/Sneltram

Gaan jullie evenveel parkeerplaatsen houden op Parking C als het vandaag het geval is?

de toekomst van Parking C wordt mee bekeken in de gedeelde studie rond het Heizelplateau die momenteel loopt, een gezamenlijke studie van zowel Vlaamse als Brusselse gemeenten en administraties. Op de vraag rond parkeercapaciteit kunnen we vandaag niet antwoorden

Voor het Neoproject werd even gedacht aan een ontsluiting richting A 12 doorheen het park ter hoogte van het Amerikaans Theater. Dit voorstel werd sterk bevochten door de lokale buurtverenigingen. Kunnen we verder op beide oren slapen?

Verslag

GPP R0 Noord - Infosessie bestuurlijke actoren - Publieke Raadpleging

Datum overleg:	3/06/2021
Locatie:	Teams
Ons kenmerk:	R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_007 Versie: 1
Auteur(s):	Cathy Bril
Aanwezigen:	Zie aanwezigheidslijst
Besproken punten:	• Algemene kadering - herinrichting R0 Noord • Procedure en proces - herinrichting R0 Noord • GPP scoping - herinrichting R0 Noord • Vervolg • Zone Vilvoorde - deelzone 5 en 6

Verslag

1. ALGEMEEN

De presentatie (R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_004) die tijdens de infosessie werd gebruikt, zal op de teamsite van De Werkvennootschap geplaatst worden samen met het verslag . Dit verslag bevat de gestelde vragen tijdens de infosessie (mondeling en in de chat) en de beantwoording ervan.

2. PLENAIR DEEL – BESTUURLIJKE ACTOREN

Brussel Urbanisme: Het zou handig zijn een kaart te hebben van alle fietsprojecten die de heraangelegde Ring kruisen, niet enkel voor het stuk Ring Noord, maar op zich wordt al een mooi schema getoond. Is Alternatief 1 gelijk aan het light alternatief, en zijn er nog codes als G1a of G1b, of enkel Alternatief 1, 2 & 3? Een slide die samenvat wat er nu wat is geworden en wat geschrapt werd (om welke reden) zou handig zijn. Wat duidelijk is, is dat de laterale alternatieven blijkbaar "van de baan zijn". Hoe gebeurt het inspraakmoment voor de Brusselse gemeenten?

> DWV: Zo'n algehele kaart is inderdaad een goede suggestie. Mbt de benoeming van de alternatieven spreken we nu over alternatieven 1,2 en 3. Het is effectief zo dat Alt 1 voortkomt uit het vroegere light alternatief en alt 2 uit het parallel alternatief terwijl alt 3 een combi is van alt 1 en alt 2 afhankelijk van de zone. Het lateraal alternatief werd niet weerhouden omwille van heel wat knelpunten die niet remedieerbaar bleken te zijn oa op vlak van ruimtebeslag. We zullen de slides sowieso toesturen.
> THV MoVeR0: Varianten a en b zijn varianten van de verkeerswisselaars of de lengteprofielen. Deze varianten zijn niet van toepassing op zone Vilvoorde. Wat we wel onderzoeken voor deze zone is de snelheidsvariant. (nl. 100km/u en 70km/u op de doorgaande ringweg)
> Departement Omgeving: Het is inderdaad zo dat de dossiers ter inzage liggen bij de 14 betrokken gemeenten en dat daar de bemerkingen ter plaatse kunnen worden ingediend tegen ontvangstbewijs en dus niet bij een andere gemeente. Alle burgers kunnen dit echter ook altijd digitaal doen op de website van departement omgeving (grups.omgeving.vlaanderen.be) of per brief aan het Departement Omgeving (Afdeling gebiedsontwikkeling, omgevingsplanning en -projecten, Graaf de Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 7, 1000 Brussel). Dit staat ook vermeld op de brochures die we gebust hebben ook in de Brusselse gemeenten langs de Ring. Er is op 7/6 ook een Franstalige infosessie.

Stad Vilvoorde : Mbt verkeerswisselaars op slide 34: G1a heeft korte verbindingsbogen maar is wel nog steeds ongelijkvloers (in tegenstelling tot G1b)? Is mijn begrip juist?

THV MoVeR0: Dat is inderdaad juist: G1a is ongelijkvloers maar met een lager snelheidsprofiel vanuit de stadswegen; G1b is een Hollands complex met kruispunt thv op- en afritten en inderdaad gelijkvloers. Voor beide varianten zijn de aansluitingen van de radiale toekomende snelwegen altijd ongelijkvloers.

Stad Vilvoorde: Is het juist dat je bij G1b maar 1 extra conflictpunt hebt nl aan de Noordzijde?

THV MoVeR0: Dat is inderdaad juist voor deze configuratie van verkeerwisselaar.

3. GESPREKSTAFEL

3.1. Deelzone 5 en 6 – zone Vilvoorde

Provincie Vlaams-Brabant: Er bestaat ook een visie over het gewenste groenblauw netwerk in het reconversiegebied (CAT-site, Trawool, groen/water) onder viaduct. Ik vind dit niet terug in jullie kaart over ecologische connectiviteit. Deze is daarin best op te nemen. De verknoping van de tram Neder-Over-Heembeek (NOH)met ringtram(bus) als potentie is op lange termijn niet te hypothekeren. Lopen die gesprekken nog? Ik stel die vraag in naam van team dat voor Buda+ werkt. Er was sprake van onderzoek door MIVB.

THV MoVeR0: Mbt weergave visie groenblauw netwerk. We hebben dat inderdaad doorgesproken en opgenomen cfr de lijnen op de kaart.

Provincie Vlaams-Brabant: Ik zie nu de smalle lijntjes maar CAT-site is ruimer dan dit smal stukje en de blauwgroen verbinding ook. Graag ipv lijnen dit aangeven door arcering van gebied.

THV MoVeR0: We zullen dit aanpassen.

DWV: Mbt verknoping tram Neder-over-Heembeek: Ik weet dat er overleg is en dat wij ook vragende partij zijn om die 2 overstappen die te ver zijn dichter te laten komen. We geven dit ook door aan ons team van Brabantnet.

De Lijn: Bij Medialaan is er geen Ringtrambus, wel via Koning Albert I-laan. Verknoping met tram is niet mogelijk. Ik weet niet hoe dat gaat gebeuren want anders komt dit in conflict met de fietsbrug.

De Lijn: Je zit ook met gasleiding wat het niet evident maakt. De besprekingen lopen inderdaad.

De Lijn: Voor de duidelijkheid: als Ringtrambus verhuist naar Koning Albert I laan dan is er geen regulier vervoer op de Indringingsweg en Koningslo zelf.

Stad Vilvoorde: Wordt de locatie van de FR0 tussen ASC Medialaan/Tyraslaan en Machelen in deze fase al vastgelegd (ten noorden dan wel ten zuiden van de R0 vertrekkende vanaf de Tyraslaan richting Machelen) (zonder uitspraak te doen over locatie kruising kanaal)?
Huidige smal, donker en drassig tunneltje van de Blaesenbergweg ontbreekt als potentie? Dit verbindt Domein Drie Fontein met het kleine Lendrikbosje en het massief grote groencomplex van Begijnenbosdal (terreinen Defensie, kinderboerderij en nieuw stadsbos NOH).

TVH MoVeR0: Dit staat momenteel niet aangegeven op eco-connectiviteitskaart van het groenblauwnetwerk. Wel onder het viaduct. We zullen deze suggestie bekijken.

Agentschap Natuur en Bos: Tunneltje kan zeker als groenverbinding dienen, al is connectiviteit niet gegarandeerd. Interessant om te bekijken.

MOW: We hebben serieuze bedenking mbt zogenaamd ringfietspad. Wat is het statuut daarvan? Waar ligt dat dan? Aan welke behoefte beantwoordt dat? We pleiten niet tegen de fiets. We moeten uitvoeren wat al beslist is cfr FR0 en bestaande investering FietsGen. Hoe interfereert ringfietspad hiermee?

DWV: We moeten het daar inderdaad over hebben binnen Team MOW/ vervoerregio.
MOW: De provincie is daar ook bij aanwezig.
Provincie Vlaams-Brabant: Mbt ringfietspad, ik begrijp dat er nog overleg is maar wordt er onderscheid gemaakt tussen stukken waar iedereen het over eens bvb tussen Tramlaan en Kanaal (= aan zuidzijde). In vergunningsaanvragen en ontwerpend onderzoek voor wervende werf wordt daarmee ook al rekening gehouden.
MOW: Deze link staat inderdaad al in BFF; wel is alleen nog te bekijken waar we kanaal oversteken.
MOW: Als er al stukken in BFF zitten zoals hier dan is dit beslist beleid sinds lang en moeten we dit inderdaad doen.
MOW: Fietspaden op hoger niveau, BFF of FSW worden door de vervoerregio vastgelegd of geadviseerd.
Stad Vilvoorde: Aansluitend bij Jaak's opmerking: prioriteit voor reeds besliste FR0 ten oosten van ASC 6 (al is dit moeilijker te realiseren) i.p.v. nog niet als fietssnelweg erkende ringfietspad ten westen van ASC 6.
THV MoVeR0: Het is een te garanderen verbinding in alle alternatieven en varianten, maar het Quick win proces doet verder onderzoek en uitspraak over het exacte tracé.
DWV: In afzonderlijk overleggen zullen we inderdaad het statuut en traçé verder bespreken en bekijken.

Agentschap Natuur en Bos:
Blijft het toch niet mogelijk ook in de zone Vilvoorde een (zachte) fysieke scheiding tussen parallel en doorgaand te realiseren? Nu blijft weefbeweging mogelijk over 4 rijstroken, wat deze zone tot een bottleneck maakt. Kan je niet tot meer leesbare structuur komen en bvb 2 rijstroken als weefbewegingsstroken gebruiken?

Bbt 2 onderste figuren (dwarsprofiel landschapsverbinding: Koker mogelijks moeilijk te leggen onder Koning Albertlaan I, want je komt ook dichter bij Tangebeek.

TVH MoVeR0: betreffende vraag fysieke scheiding: We zitten sowieso met de randvoorwaarden van de bestaande viaduct. Viaduct met een fysieke scheiding van 2 keer 2 rijstroken zou niet goed zijn vanwege de beperkte ruimte. Een witte lijn is ook niet optimaal omdat dat moeilijk te handhaven is, en omdat er onveilige situaties kunnen optreden als de DRW (doorgaande ringweg) of SRW (stedelijke ringweg) in file zou staan. Waarbij 2 stroken voor doorgaande verkeer zou qua capaciteit te beperkt kunnen zijn en de buitenste 2 te weinig gebruikt.
THV MoVER0: Over de dwarsprofielen van de landschapsverbinding: Onderdoorgang is onder de Ring voor recreanten en dier . Waarbij de recreanten vervolgens dmv zebrapad oversteken bij Albert I laan en dier dmv ecoduiker onder Albert I-laan; Vanwege het hoogteprofiel van beide wegassen (Albert I-laan onderdoorgang van de Ring).

De Lijn: Bij opmaak van Minder Hinder plannen was door DWV aangegeven dat er eventueel zou gekeken worden om op de Ring zelf een vrije busbedding te voorzien voor de verbinding tussen Vilvoorde en Dilbeek/Halle. De snelbussen tussen Turnhout en Antwerpen waren bvb een succes, zelfs permanent. Is dit nog steeds een optie in het kader van de MH plannen? Dit zijn nieuwe dingen die personeel vragen, dus we moeten de praktische organisatie hiervan dan ook tijdig bekijken en in zijn geheel qua kost.

THV MoVeR0: We hebben inderdaad al vooruitgekeken en zullen kortelings contact opnemen met de collega's om verder af te stemmen. We kijken naar oplossingsrichtingen en moeten inderdaad ook naar kost kijken. Het is een piste die we meenemen.

4. AANWEZIGHEIDSLIJST

Organisatie	Aantal aanwezigen
De Werkvennootschap	3
THV MoVeR0	12
Gemeente Grimbergen	3
Stad Vilvoorde	3
Stad Brussel	2
Brussel Urbanisme	1
Brussel Mobiliteit	1
Leefmilieu Brussel	1
VLM	1
Provincie Vlaams-Brabant	4
MOW	2
MIVB	1
De Lijn	4
Agentschap Natuur & Bos	1
Departement Omgeving	1

5. BIJLAGEN

Bijlage 1: Presentatie met ref. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_002

Algemene sessie 03-06-2021

Onderwerp	Vraag, idee, suggestie of opmerking	Antwoord gegeven tijdens webinars
ALGEMEEN		
Plandoelstellingen		
	De bedoeling van de R0 is verkeer uit Brussel om te leiden. Wat jullie ervan maken is totaal zinloos...	
	In Nieuw Zeeland werkt het ook goed zonder autostrades , minder beton, groene zones kost wat kost behouden..	*groene zones gaan zeker behouden blijven - we gaan ze zelfs versterken*
Leefbaarheid		
Landschappelijke inpassing	Onder de ring valt geen regen en is er weinig licht. Vanwaar die vreemde fixatie om natuur onder de ring te willen? In Domein 3 Fonteinen werd ook een brugje en wandelpad onder de viaduct aangelegd en een wandelweg achter de VTM. Ik wandel veel in het park maar nooit op die plaatsen omwille van het geluid.	*We zien dat op vandaag de Ring een sterke barrièrewerking voor fauna en flora met zich meebrengt. Dat willen we gaan wegwerken. Uiteraard houden we hierbij rekening met de aanwezige soorten, en bekijken we wat de noden precies zijn, zodanig dat we een nuttige verbinding onder of over de Ring kunnen maken die het groenblauw netwerk gaat verbinden en versterken.*
Verkeersveiligheid	RO is niet onveilig, het zijn de bestuurders die onveilig of roekloos rijden	*de inrichting van de Ring is weldegelijk onveilig. De op- en afritten liggen dicht bij elkaar en dat zorgt voor veel onveilige weefbewegingen. De Ring voldoet vandaag niet aan de hedendaagse normen. Daar gaan we iets aan doen.*
	Ik woon hier al 40 jaar en nog nooit iets voorgehad, je moet overal uit je doppen kijken	*uiteraard is het zo dat iedereen voorzichtig dient te zijn - en dat lang niet iedereen dat is. Toch is de Ring vandaag niet voldoende veilig, logisch en leesbaar. Dat gaan we aanpakken. Er zijn zo'n 1000 incidenten per jaar op de Ring, dus zo'n 3 per dag. Vandaar ook de vele structurele files. Door onze herinrichting kunnen we dat aantal drastisch terugdringen, en dat komt de vlotheid ook ten goede.*
Multimodale bereikbaarheid	De fietssnelweg Brussel - Vilvoorde en verder steekt ter hoogte van de wijk 4 fonteinen het kanaal over om uit te komen op het broekplein. Dit is een voetgangerszone. Hoe ziet U het snelfietsverkeer omgaan met voetgangers?	*De fietssnelweg is in dat gebied nog niet definitief vastgesteld. De exacte locatie en inrichting ervan moeten nog bestudeerd worden*
	Zijn er plaatsen aan de R0 waar mensen kunnen overstappen van de auto naar openbaar vervoer of fiets?	*In de zone Vilvoorde zijn geen plaatsen aan de R0 gepland waar u kunt overstappen. In de zone Vilvoorde wordt een Hoppinpunt gerealiseerd t.h.v. de Rubensstraat. Bijkomend is een Hoppinpunt gepland aan het station van Vilvoorde*
	Fietspaden LANGS de ring zijn louter recreatief en brengen geen modal shift	
	De fietssnelweg over het kanaal - voorzien jullie dan daar nog een fietbrug?	*De fietsbrug gepland door de Vlaamse Waterweg is gepland aan de buitenzijde van de ring. Meer precies in het verlengde van de Kerklaan*
	Kan er geen voetweg voorzien worden ten noorden van de R0, tussen Grimbergsesteenweg en de Hellebeekstraat? Zo zou men kunnen stappen van Potaarde naar Tangebeekbos.	
	De stipelled lijn voor fietssnelweg onder het viaduc gaat dwars door het kanaal - maar eigenlijk als ik goed begrijp zal de snelweg gaan door de toekomstige fietsbrug?	
	Wij hebben nog nooit een voetpad gezien dat leidt naar een op -of afrit zoals in Zaventem aan de H Hennaulaan,	
	Het is muggeziften, maar was er geen optie om de fietssnelheid helemaall langs het kanaal te laten gaan	
Alternatieven		

	Biedt een van de alternatieven ruimte voor het Broeklinproject in Vilvoordde/Machelen?	*We houden in elk van de alternatieven rekening met het Broeklinproject, zodanig dat we dit niet hypothekeren en de effecten ervan meenemen.*
	Dus in deze zone sowieso een verbreding?	*In alle alternatieven wordt een 4de rijstrook in deze zone aangelegd. Zo vangen we enerzijds het capaciteitsprobleem van de R0 in de zone op. En anderzijds verbeteren we de doorstroming in de zones Wemmel en Zaventem, wanneer we geen optimalisatie doen aan de doorstroming in de zone Vilvoorde, zal deze zone een bottleneck worden in de doorstroming voor de gehele ring. Dat wil niet perse zeggen dat we overal moeten verbreden, de Ring is vandaag al vrij breed. Het is zo dat we met het hele project, afhankelijk van het alternatief, het totale ruimtebeslag van de Ring significant kunnen doen dalen (zo'n 15-20%)*
	Zullen er 4 echte rijvakken zijn op de Vilvoorde viadukt of 3 doorgaande en 1 lokale rijvak?	
	Geen pechtstrook op viaduct vilvoorde, dat noemen wij ook niet veilig	
	Is een pechstrook dan niet nodig op het viaduct ?	
	er is een tijd met 4 rijstroken gewerkt - zijn daar resultaten van meegenomen in de studies?	*we hebben een rijstrook minder meegenomen in de studies inderdaad.*
	jaren terug heeft men de toemalige 4 vakkensysteem afgeschaft was dat dom? Wat zin heeft een 4 rijensysteem zolang de flessenhals Wemmel blijft bestaan	*We pakken ook de zone van Wemmel aan, net zoals de zone van Zaventem. Door het hele traject van de R0 tussen de knoop E40 Groot-Bijgaarden en E40 Sint-Stevens-Woluwe aan te pakken, willen we de flessenhalzen die we op vandaag zien wegwerken. We maken de ring leesbaarder en veiliger, om op die manier ook de doorstroming te verbeteren en het huidige sluipverkeer terug naar de juiste plaats, de R0, te trekken.*
	kunt u nog een verduidelijken hoe het verkeer van de A12 naar de Ring zal gaan en lokale verkeer langs de A12 (Meise naar Wemmel en omgekeerd) en aan de andere kant van de ring	
	Ik bedoelde dat op het viaduct een tijd met 4 rijstroken gewerkt is, maar dat is weer afgevoerd. zijn de ervaringen van toen (we stonden toen 4 rijen dik in de file :-) meegenomen in de studies.	*In ons onderzoek werken we met een verkeersmodel (waarin heel wat informatie en gegevens zoals tellingen worden meegenomen), waarin we onze alternatieven doorrekenen. Op die manier bekijken we of we door de alternatieven (bijv. door 4 rijstroken) bottlenecks creëren.*
Overkapping		
Parallel	Met parallelbanen , krijg je terug problemen zoals de Leuvensesteenweg tussen Leuven en Zaventem	*Een goed voorbeeld van onze parallelstructuur is de A2 in Eindhoven - niet zoals de Leuvensesteenweg, dat is niet wat we bedoelen. In Eindhoven werkt dat systeem bijzonder goed.*
Light		
Lateraal		

Varianten		
Snelheid	Waarom geen verschillende snelheidsbeperkingen in functie van het uur van de dag?	*we bekijken ook zeker en vast dynamische signalisatie, om de snelheidsbeperking niet enkel op basis van het uur van de dag, maar ook op basis van bv. calamiteiten, incidenten en ongevallen. Het lijkt ons logisch dat, wanneer we de Ring van de toekomst gaan bouwen, dat dynamische signalisatie erin zit.* *Toch is het zo dat we nu moeten werken met een ontwerpsnelheid, zodat we de infrastructuur en de impact ervan kunnen berekenen. De eigenlijke snelheidshandhaving is voor later.*
	Waarom zou men de ring naar 70km/h laten gaan. Dit is op avonden en in het weekend, buiten de spits enorm frustrerend om op een lega baan maar 70 te mogen rijden. Is het geen mogelijkheid met interactieve borden te werken en enkel die snelheidsvertraging te laten gelden tijdens de spitsuren en 100km/h te behouden tijdens de rest van de dag?	*Het onderzoek van de variant snelheidsverlaging is vooral belangrijk om te begrijpen welke impact de snelheid heeft op het verkeer op de ring en in de omgeving, maar ook op de leefbaarheid in de omgeving van de R0. Om de verschillen voldoende inzichtelijjk te krijgen, is voor 70 km/u gekozen. Bij de exploitatie kunnen variabele marges toegepast worden, doch dit is op dit moment geen onderdeel van het onderzoek.*
	Het idee om de snelheid te verlagen naar 70 op deze SNELweg is volledig absurd. Tijdens de eerste vergadering komt de verantwoordelijke dan nog vertellen dat dat een “minimum” is van Europa, anders zouden ze waarschijnlijk zone 30 invoeren om absurde doelstellingen te halen! Ernstige vraag: heb je het zelf al eens aangedurfd om 70 te rijden aan het begin van de E19 in Machelen? Mij is het nog niet gelukt...	
	een autoSNELWEG betekent toch dat u ergens snel kan geraken, niet aan 70	
	Nu zie je nog velen de 120 aanhouden, en 'bumperkleven' dan als je 100 rijdt...	*Er zou zeker en vast meer handhaving mogen zijn, daar zijn we mee akkoord.*
	Als je met Parijs wil vergelijken, kijk dan naar de Francilienne (SNELweg) en niet naar de Périphérique die eerder met de Brusselse kleine ring te vergelijken valt...	*ik zie zelfs dat ze op de Periferique naar 50km/u gaan. Naar mijn ogen gaat die vergelijking eerder wel op, maar ik begrijp je punt. Toch blijven we erbij, een grote Ringweg die we op 70km/u ontwerpen, kan perfect veilig zijn. Daarnaast scheelt het op een traject van 10km slechts 2 minuten. Maar zoals gezegd, we bekijken zowel 70km/u als 100km/u.*
	Wat met het voorbeeld van NL: overdag (6.00 tot 19.00) 100, 's nachts (19-6) dan 120/130 > vertaald 6-19n dan 70; 19-6 dan 100?	*Dat is inderdaad een mogelijkheid, maar zoals ik al zei is het belangrijk om nu een ontwerpsnelheid te berekenen. De eigenlijke implementering (incl dynamische signalisatie) is voor later.*
	Antwerpen is ook gewoon 100 en dat is wel vergelijkbaar	
Lengteprofiel	Begrijp ik het goed dat ter hoogte van die lengteprofielen (groene verbinding) de ring niet wordt verdiept, maar de omliggende gebieden links & rechts worden verhoogd en bijkomen 'groene bruggen' worden bijgebouwd? Of hoe mot ik dat precies zien?	
Verkeerswisselaars		
Aansluitingscomplex	Kan u me eventueel al zeggen of het klopt dat de afrit via henneaulaan richting diegem afgesloten zal worden?	*Sowieso raden we aan om morgen te volgen, want dan wordt dat allemaal haarfijn toegelicht. De op- en afrit Ring x Henneaulaan blijft een volwaardig op- en afrittencomplex. Wel wordt de verbinding van de R22 - Woluwelaan met de Ring losgekoppeld.*
	De afrit van Machelen naar de woluwelaan is nu afgeloten, blijft dit zo?	
	Is er iets voorzien voor de vertraging van het verkeer op de afritten van afrit 7	
	Dus jullie beslissing voor afrit naar woluwelaan is al gevallen , spijtig	

	Als ik het goed hoorde, wordt het complex 7 (Grimbergen) 'vernauwd', wat wordt daarmee bedoeld, want die op en afritten li$ggen toch al heel dicht tegen de ring?	
Milieubeoordeling		
Sluipverkeer	Er is veel vrachtwagensluikverkeer vanuit de kanaalzone in Grimbergen en Vilvoorde naar het noorden (via A12) die binnendoor in Grimbergen, Humbeek, Nieuwenrode rijden om tol en file op de ring te vermijden. Kunnen jullie als ontwerpers daar iets aan doen om dat te vermijden?	*in een bijkomend scenario (dat we naast de alternatieven gaan controleren) gaan we ook een set aan aanvullende maatregelen op het onderliggend wegennet bekijken. De ontsluiting van het vrachtverkeer vanuit de industriezone naar de snelwegen wordt dan ook zeker bekeken.*
Impact verkeer omgeving	Heeft u uitgemeten wat de gevolgen zouden zijn vn het afschaffen van wisselaar N°8Wemmel. Welke weg moeten de ambtenaren uit Brussel volgen om naar Gent richting te gaan ?	*Dat hebben we dinsdag in onze toelichting over zone Wemmel uitvoerig besproken. Bekijk zeker ook onze site vanaf eind volgende week, dan komt die presentatie ook online. Nu, om op je vraag te antwoorden: uiteraard gaan we alles heel goed berekenen en modeleren. De op- en afrit 8 ligt veel te dicht bij op- en afrit 7a en 9, en daarom gaat die dicht. Zo wordt de situatie op de Ring terug veilig. Bovendien kan je vanuit Brussel de E40 nemen om naar Gent te gaan, meteen ook de hoogste wegencategorie, dus de logiche weg.* *Nu is het zo dat we niet enkel op- en afrit 8 gaan sluiten in een vacuum en de rest ongemoeid gaan laten. We gaan de hele Ring drastisch hervormen, en gaan ervoor zorgen dat het sluiten van op- en afrit 8 steek houdt door de op- en afritten 7/9 te herinrichten en compleet te maken. Sowieso kunnen 7 en 9 dat ook opvangen. Zoals ik al zei, alles wordt meer dan grondig berekend en gesimuleerd.*
	Is er iets voorzien voor de vertraging van het verkeer op de afritten van afrit 7 (sint-annalaan) tbv de kruising met de fietspaden ?	
	Als ik het goed begrijp gaat de Antwerpselaan meer verkeer te verwerken krijgen door de knip in de gewestwegen. Van Meise naar Brussel blijft het voorkeurstracé toch de A12 zelf?	*door de knip worden de Boechoutlaan en Antwerpselaan met elkaar verbonden. Het is overigens niet de bedoeling dat de Antwerpselaan sluipverkeer te verwerken krijgt. Naast de verschillende alternatieven bekijken we ook aanvullende maatregelen om o.a. sluipverkeer op de Antwerpselaan tegen te gaan. Inderdaad is de aangewezen route van Meise naar Brussel via de A12.*
	ik denk dat ook de manier van ontsluiten van de heizelvlakte de druk op deze weg zou kunnen doen toenemen. zou dat kunnen?	*De ontsluiting van de Heizel is een aparte studie, die momenteel nog gaande is*
	Zal door de nieuwe inrichting de druk verlaagd worden op delolale as merchtem-grimbergen-vilvoorde?	
Impact lucht		
	Fietssnelwegen naast autostrades vinden wij niet gezond, - Wij hebben andere onderzoeken gelezen ivm met fijn stof etc, in beweging zijn is iets anders dan uitlaatgassen inademen	*onderzoek heeft uitgewezen dat fietsen in een stad of naast uitstoot toch gezond is, omdat je in beweging bent en actief bent. Uiteraard is fietsen in de Ardennen fijner, maar het is nog altijd beter dan in de auto te zitten, zelfs in minder goede lucht.- Wetenschappelijk onderzoek is nooit 100% eenduidig. Toch geloven we erin om nu fors te investeren in fietssnelwegen - zeker gezien de autos meer en meer elektrisch worden en deze problematiek ook een beetje zichzelf oplost.*
	Waarom persé een fietspad vlak naast de snelweg? Dat lijkt mij bijzonder ongezellig en ongezond.	*We willen o.a. met het Ringfietspad een alternatief bieden voor de verplaatsingen die nu met de auto worden gedaan (o.a. voor het woon-werkverkeer). Uiteraard gaat in het ontwerp van al onze fietssnelwegen aandacht uit naar het comfortabel,, gezond en veilig fietsen, om de verplaatsingen met de fiets zo aangenaam en aantrekkelijk mogelijk te maken. Er is trouwens onderzoek dat zegt dat fietsen in de stad of langs wegen toch nog gezonder is, omdat je beweegt en sportief bezig bent - ook al fiets je in lucht waar fijn stof hangt. Een positief effect dus.*

Impact licht		
Impact geluid	worden er elementen voorzien die het geluid van het verkeer op het viaduct voor de onderwonenden verminderd ?	*We onderzoeken in het kader van het plan-MER (waarin we de milieu-effecten van onze ontwerpen onderzoeken) waar afscherming tegen geluidsoverlast nodig is. Dit zijn de zgn. milderende maatregelen, maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de negatieve effecten worden weggewerkt. Indien nodig, zullen we dan ook geluidsschermen op het viaduct voorzien.*
	Wat is er voorzien om de geluidsoverlast te doen dalen, meer bepaald thv de wijk Populierendal in Grimbergen, aangezien het Tangebeekbos daar niet voldoet	*met heel dit project willen we de leefbaarheid drastisch verhogen, en geluidsproblematiek is daar een belangrijk element van. We zijn aan het onderzoeken in een milieueffectenrapport waar de beste locaties zijn voor geluidsschermen of andere geluidswerende maatregelen. Vandaag kunnen we nog geen exacte locaties aanduiden, maar je mag aannemen dat overal waar de Ring serieuze geluidsoverlast veroorzaakt, de kans groot is dat we daar geluidsmilderende maatregelen gaan voorzien - maar da's dus nog eventjes wachten.*
Impact groen	hoeveel oppervlakte opoffering is die nieuwe aanstluitingscomplex A12, Meise?	*Integendeel, de A12 gaat juist een pak MINDER oppervlakte innemen dan vandaag - en dus kan er meer groen teruggegeven worden!*
	wij hadden gelezen dat u dat bos daarnaast moest aanspreken	*Beste, als je het Laarbeekbos bedoelt, daar raken we geen vierkante millimeter aan hoor!*
Impact water		
Milderende maatregelen	Met de dorpskernen van Grimbergen en deelgemeente Strombeek vlakbij de Ring, vroeg ik me af of er bij de upgrade van de Ring ook nieuwe (21ste eeuwse) geluidsschermen zullen worden geplaatst in Deelzone 5, zoals dat overal elders in Vlaanderen wordt gedaan voor dorpskernen vlakbij de autosnelweg? Langs de A12 in Meise of langs R0 in Dworp, is dit enkele jaren geleden b.v. wel succesvol gebeurd, dus ik hoop dat dit ook wordt meegenomen wanneer de Ring wordt heraangelegd.	*De geluidsproblematiek wordt onderzocht in het milieu effectenrapport. Indien uit dat rapport blijkt dat geluidsschermen noodzakelijk of wenselijk zijn, dan zal dit in het plan worden opgenomen. Het exacte type van scherm wordt nu nog niet beslist, dit komt in eenlatere fase aan bod.*
	Kan er ook gewoon meer verlichting komen bij die doorgangen onder de ring?	*het verminderen van de barrièrewerking van de ring en het verbeteren van de woon- en leefkwaliteit in de omgeving zijn belangrijke plandoelstellingen. Kwalitatieve doorgangen onder de ring zijn dus zeker belangrijk. De vraag naar verlichting behoort al tot de concrete uitwerking op projectniveau maar het principe van kwalitatieve verbindingen zit zeker in de plandoelstellingen.*
	Zullen er in deze zone geluidsschermen komen?	
	Hallo. In Koningslo dichtbij de containerpark zijn alle bomen gesnoeid... dit maakt meer lawaai in hele Koningslo. Wat is uw oplossing	*We onderzoeken in het kader van het plan-MER (waarin we de milieu-effecten van onze ontwerpen onderzoeken) waar afscherming tegen geluidsoverlast nodig is. Dit zijn de zgn. milderende maatregelen, maatregelen die ervoor moeten zorgen dat de negatieve effecten worden weggewerkt. Indien nodig, zullen we dan ook geluidsschermen ter hoogte van Koningslo voorzien.*
Minder hinder	De werken zouden starten in 2025 maar hoe lang zijn de werken gepland en waar begint men? Is dit in fases?	*de werken zullen inderdaad enige tijd in beslag nemen. Dit zal inderdaad ook zeer doordacht gefaseerd plaatsvinden, met in achtname van de nodige signalisatie, omleidingen en tal van andere maatregelen om de werken op een veilige manier uit te voeren. Een finale planning en fasering ligt hiervoor niet vast. Wel zijn we de eerste concept studies binnen ons minder hinder team opgestart. Een finale fasering en planning kan pas na verdere studies opgestart worden...*
Mobiliteit algemeen		
Werfzone		

MKBA		
	Ik ben niet tegen fietspaden als ze zinvol zijn. Dit is een monsterlijke investering die nooit zal renderen omdat ze geen logische plaatsen verbindt.	*Uiteraard houden we telkens rekening of de investeringen de nodige winsten/baten met zich meebrengen, of ze de moeite waard zijn. We zien op vandaag dat er al heel wat fietssnelwegen over de Ring worden gerealiseerd, langsheen de Ring ontbreekt dit nog. Daarom willen we de fietssnelwegen over de Ring met elkaar gaan verbinden, want dit zijn missing links in het fietsnetwerk. Verplaatsingen die vandaag over de Ring met de auto worden gedaan, kunnen dan in de toekomst ook vlot en veilig met de fiets gebeuren.*
Grond innames		
Participatie-proces		
	Dus als ik het goed begrijp komt er in het najaar nog een infosessie met detail hoe die 'milderende' maatregelen er gaan uitzien?	*we organiseren ook dit najaar/begin 2022 nieuwe infomomenten (hopelijk opnieuw in levende lijve ipv digitaal :)). Hier zullen we dan toelichten wat het voorkeursalternatief is geworden, en waar welke maatregelen in het ontwerp zijn meegenomen, om zo negatieve effecten te gaan wegwerken. We hopen natuurlijk dat je er dan opnieuw bij bent!*
	Tot slot wil ik nog melden dat deze digitale sessie heel professioneel en vlot verloopt! Zeker een aanrader, ook ná Corona, vermijdt ook extra files op de ring... :)	
	Komen er nog de gelegenheid om mee te praten over het plan of delen van het plan	*ja hoor, in de tweede jaarhelft worden er nog onderzoeken uitgevoerd (waaronder een plan MER, een milieu effecten rapport). Aansluitend begin 2022 wordt er dan opnieuw een publiek moment voorzien, hopelijk in levende lijve dan.*
	Kunnen we meer teken van dwar/langprofielen terguvinden in de documentatie? welke bijlage aub?	*We stellen binnenkort alle presentaties en tekeningen die we deze week hebben getoond op de website. Je kan ook alvast in de scopingnota duiken, specifiek in bijlage 15 vind je meer informatie terug over de alternatieven en varianten, waaronder het lengteprofiel in zone Wemmel, met de overbruggingen die op de ontwerptafel liggen.*
	OK - bedankt voor alle antwoorden; top presentaties (ja, ik volgde ook de eerdere al :-)	
Future Proof		
Algemeen WADR: buiten scope van deze inspraakronde		
	Wordt er voor ringgedeelte tov het 3-fonteinenpark akoestische panelen voorzien? , gezien wij vernomen hebben dat er eerstdaags aan de brug zal gewerkt worden. Het zou een geluids-pluspunt zijn mocht daaraan gedacht worden, en ons lijkt dit niet een groot probleem te zijn om het aan te brengen.	*vandaag geven we een toelichting over het lopende planproces voor de herinrichting van R0 Noord. De lopende milieueffectenstudie zal meer inzicht geven waar geluidsmaatregelen noodzakelijk zijn. Het klopt dat er in voorbereiding werken starten aan het viaduct van Vilvoorde. Dit betreft renovatiewerken, maar nog geen geluidswerende maatregelen.*
	In mijn ervaring is er bijzonder veel zwerfvuil dat vanuit de ring terecht komt in de natuur vlak langs de R0. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld stukken van het Tangebeekbos in Grimbergen/Vilvoorde (Lijsterstraat). Bestaan er geen techinische oplossingen	*zwerfvuil is inderdaad een blijvend probleem. Het Agentschap Wegen en Verkeer spendeert veel tijd en middelen om zwerfvuil langs snel- en gewestwegen op te ruimen, maar ik weet niet of er bepaalde technische oplossingen staan. Sensibilisering is iets waar het Agentschap op inzet, maar ik neem de opmerking mee, en geef ze intern zeker door!*
	Wat u nu gedaan heeft in Zaventem is gevaarlijk, als ik de oprit neem van de henneulaan richting ring, heeft u plots een afrit tussengelegd waar mensen plots van links komen, wij schrokken ons n bul	*we zijn daar inderdaad aan het werken. We hebben de signalisatie samen met alle actoren (politie, gemeente, verkeerscentrum) bekeken en al herbekeken en die volgt alle voorschriften en we zijn ervan overtuigd dat dit een veilige wegsituatie is. Dat gezegd zijnde brengen veranderingen altijd voor de weggebruiker een mogelijke moeilijkheid mee, maar daar kunnen we niet rond.*
	Wordt dat dan met trajectcontrole nagekeken?	*Dat is handhaving en is in de handen van de politie - maar dat zou ons niet onlogisch lijken*
	Waar bedoelt u dat BXL last heeft van de ring? De ring voor mij is een ring rond dorpen , brussel is voor mij een stad, wat bedoelen ze dan met die stadsboulevards?	*het is een beleidskeuze vanuit Brussel binnen hun Good Move plan om de uitvalswegen vanuit Brussel naar de ring toe in te richten als stadsboulevards. U kan daarvoor uiteraard ook best terecht bij Bruxelles Mobilité. We richten ons plan dan ook in met de gewestoverschreidende beleidskeuzes indachtig.*

	2 minuten lijkt weinig, maar voor een paar minuutjes winst willen ze wel een dure tramlijn bouwen, dus zo betekenisloos is dat niet...	*De tramlijn tussen Willebroek en Brussel Noord heeft een tijdswinst van maar liefst 35 minuten ten opzichte van de huidige OV-situatie. Dat kan een pendelaar dus 70minuten per dag besparen. De Sneltram heeft ook een positieve MKBA, wat wil zeggen dat voor elke euro die we in de Sneltram investeren, er maatschappelijk meer dan een euro meerwaarden bijkomen. Reden genoeg dus om te investeren in dit hoogwaardig openbaar vervoer*
	Ik zie helemaal geen quick win: niet “snel” want jarenlang modder, chaos en files en ook geen “winst” want waar vroeger een vlotte aansluiting was komen nu hinderlijke verkeerslichten. En dat allemaal voor een overbodig fietspad naar nergens.	*Wij vinden onze investeringen in fiets dubbel en dik z'n geld en tijd waard! En alle fietsers met ons - en als je het niet voor de fietsers doet, denk dan aan de veiligheid van alle schoolgaande kinderen, bijvoorbeeld. We investeren in deze regio zo'n 300 miljoen in fietssnelwegen de komende jaren - we hebben net een fietstunnel in Zaventem geopend, en die is een groot succes. Zie: https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2021/04/21/fietstunnel-sint-stevens-woluwe-geopend/*
	Een ringstructuur is niet zinvol voor openbaar vervoer en fietsen. Kijk maar naar het fiasco van de lege ringtrambus	*ik stuurde je net een linkje naar een nieuwsartikel! 100.000 reizigers in 4 maanden! Gigantisch succes! Hoeveel daarvan zater er daarvoor niet op de Ring? En het goede nieuws is dat het traject NOG sneller gaat worden de komende jaren dankzij onze nieuwe busbanen! Je moet ze zeker eens nemen, het is echt een plezier!*
	Liggen de routes van de fietssnelwegen al vast?	*De verbindingen via fietssnelwegen zijn vastgelegd. Bij de concrete uitwerking kunnen nog lokale varianten in het exacte tracé onderzocht worden*
	Wie gaat het onderhoud van de fietspaden nadien doen? In het project Da Vinci in Zaventem werd ook alles voorgesteld met fietspaden, openbaar vervoer omdat er 30.000 me,sen werken. Hier zijn echter geen fietsers te zien, bussen zijn quasi leeg, al eens gedacht om de oorzaak aan te pakken? Minder auto's , werken dicht bij huis promoten, ...	
	Geconfronteerd worden met ageloten wegen zonder informatie is zeer frustrerend...	*We communiceren altijd heel breed - voor de Medialaan hebben we meermaals een folder gedropt in alle bussen in Vilvoorde, en hebben we de gemeentelijke kanalen gebruikt, sociale media, een nieuwsbrief, vooraankondigingsborden, etc*

Verslag

GPP R0 Noord - Infosessie bestuurlijke actoren - Publieke Raadpleging

Datum overleg:	04/06/2021		
Locatie:	Teams		
Ons kenmerk:	R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_009	Versie:	1
Auteur(s):	Filine Declerck		
Aanwezigen:	Zie aanwezigheidslijst		
Besproken punten:	• Algemene kadering - herinrichting R0 Noord • Procedure en proces - herinrichting R0 Noord • GPP scoping - herinrichting R0 Noord • Vervolg • Zone zaventem		

Verslag

1. ALGEMEEN

De presentatie (R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_005) die tijdens de infosessie werd gebruikt, zal op de teamsite van De Werkvennootschap geplaatst worden samen met het verslag . Dit verslag bevat de gestelde vragen tijdens de infosessie (mondeling en in de chat) en de beantwoording ervan.

2. PLENAIR DEEL – BESTUURLIJKE ACTOREN

(De Werkvennootschap en Departement Omgeving lichten eerste algemene deel toe.

2.1.1. Gestelde vragen

Urban Brussels: West Zuid is tussen E40 en Halle? (dus ook langs of vlak aan Berchem, Molenbeek, Anderlecht, Vorst en Ukkel)?

THV MoVeR0: bevestigt dit, al moet de scope van R0 West-Zuid nog specifiek verder vorm krijgen.

Gemeente Wezembeek-Oppem: stelt de vraag of alle documenten analoog (hardcopy) beschikbaar zijn.

DWV en departement geven aan dat elke gemeente de documenten heeft ontvangen. De dienst grondgebiedszaken van Wezembeek-Oppem bevestigt dat zij deze documenten hebben ontvangen.

MOW: We hebben serieuze bedenking mbt zogenaamd Ringfietspad. Wat is het statuut daarvan? Waar ligt dat dan? Aan welke behoefte beantwoordt dat? We pleiten niet tegen de fiets. We moeten uitvoeren wat al beslist is cfr FR0 en bestaande investering FietsGen. Hoe interfereert ringfietspad hiermee?

DWV: We moeten het daar inderdaad over hebben binnen Team MOW/ vervoerregio.
MOW: De provincie is daar ook bij aanwezig.
MOW: Deze link staat inderdaad al in BFF; wel is alleen nog te bekijken waar we kanaal oversteken.
MOW: Als er al stukken in BFF zitten zoals hier dan is dit beslist beleid sinds lang en moeten we dit inderdaad doen.
MOW: Fietspaden op hoger niveau, BFF of FSW worden door de vervoerregio vastgelegd of geadviseerd.
THV MoVeR0: Het is een te garanderen verbinding in alle alternatieven en varianten, maar het Quick win proces doet verder onderzoek en uitspraak over het exacte tracé.
DWV: In afzonderlijk overleggen zullen we inderdaad het statuut en traçé verder bespreken en bekijken.

3. GESPREKSTAFEL

3.1. Deelzone 9 en 10 – zone Zaventem

THV MoVeR0 licht deel 9 en 10 toe aan de hand van de mural.

3.1.1. Gestelde vragen

Vlaanderen ANB: in de noordelijke binnenruimte van de knoop overlapt de intekening van de infrastructuur met het project 'buurtparken Woluwe' van de gemeente Machelen.

Vult mondeling aan, en stelt de vraag of het openleggen van de Woluwe, en aanleg van de buurtparken, in Machelen is afgestemd met het project?

THV MoVeR0: We zullen ons informeren bij de gemeente Machelen over de ontwikkelingen van de geplande buurtparken .

Gemeente Kraainem: vraagt extra verduidelijking rond de verkeerswisselaar A201.

THV MoVeR0: verduidelijkt de werking en geeft aan dat het een ‘single point interchange (SPI)’ inrichting betreft, dwz waarbij de op- en afritten worden geconcentreerd op 1 punt met verkeerslichten. Deze zijn intelligent gestuurd en kunnen daardoor inspelen op wisselende verkeersstromen bvb. in ochtend- en avondspits. De SPI blijkt een goede afwikkelingskwaliteit te garanderen, ook bij de verwachte intensiteiten in 2030.

Gemeente Kraainem: geeft aan dat hij begrip heeft voor alle problemen, maar dat we voorzichtig moeten zijn. Zolang er geen keuze of duidelijkheid is, is er geen draagkracht bij de bevolking. De perceptie bij de bevolking is:

1) Langs verkeerslichten gaan is negatief;
2) Huidige oprit Oud-Strijderslaan naar E40 en Ring verdwijnt en hierlangs gaat vandaag heel veel verkeer .
3) Bezorgdheid over de mobiliteit en bereikbaarheid in functie van de UCL

Gemeente Kraainem geeft aan dat we het heel duidelijk moeten uitleggen aan de bevolking.

DWV: 1) Bevestigt dat het verhaal heel duidelijk moet gebracht worden naar de bevolking, maar dat we op vandaag nog werken met varianten. Op deze manier kan de bevolking ook meedenken. Tegen het einde van het jaar zal hierover meer duidelijkheid zijn.

THV MoVeR0: 2) Bevestigt dat dit op vandaag zo is, maar in de toekomst zullen zijn aangesloten op het complex van Kraainem en bijgevolg zal het gebruik zich concentreren in een leesbare structuur op voldoende afstand van de verkeerswisselaar.

THV MoVeR0: 3)antwoordt dat DWV en het studieconsortium op de hoogte is van de bezorgdheid. Er zijn al enkele overlegmomenten geweest met UCL. De opmerkingen en vragen worden ter harte genomen en zullen nog verder met hen worden besproken. Het project is op vandaag nog geen eindhalte.

Urban Brussels: ook plaats voor fiets en voetgangers op de trambrug van de luchthaventram?

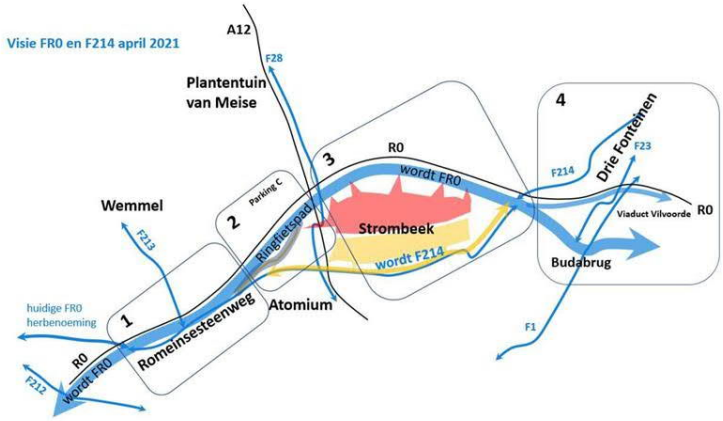
DWV: op de brug van de Luchthaventram over de R0 is inderdaad ruimte voorzien voor voetgangers en fietsers
Urban Brussels Vraag was in functie van de tram naar Willebroek (E19)
De Lijn: de tram naar Willebroek rijdt via de A12
DWV: voor zover ik weet is er op die specifieke brug, van de Sneltram Willebroek - Bxl, geen ruimte voor fietsers en voetgangers. In de omgeving lijken ons voldoende alternatieven.
Urban Brussels had een tram gezien op een knoop met ook E19, misschien verkeerd gezien.

Gemeente Wezembeek-Oppem –: Over autoverkeer, welk zijn de aanpassingen? Hoe sluiten we aan op het aansluitingscomplex Kraainem? Van ring naar E40?

THV MoVeR0: verduidelijkt nogmaals dat de verbinding tussen R22 en R0 bewerkstelligd wordt via de A3/E40. Verkeer vanaf de R0 kiest in de verkeerswisselaar van de A3/E40 de desbetreffende verbindingsboog om de E40 richting Brussel te nemen. Aan het geoptimaliseerde aansluitingscomplex kan afgereden worden naar de R22. Richting R0 geldt het omgekeerde: vanaf de R22 de oprit nemen naar de E40 richting Leuven om vervolgens in de verkeerswisselaar de verbindingsboog te nemen naar binnen- of buitenring

provincie Vlaams-Brabant:

- Aandachtspunt ringfietspad: ruggengraatfunctie versterken en zoveel mogelijk laten aansluiten/verknopen op/met het (boven)lokale fietsnetwerk. Als wijze van voorbeeld hoe zal de uitwisseling met Haachtsesteenweg (ALT 1 kaart) gebeuren.
- Bij compacte knoop (3/4 knoop) zag ik stippellijnen. Ik neem aan dat er in de groenstructuur en nieuwe vallei ook een traag netwerk voorzien wordt?
- Voor het Ringfietspad de volgende visie en onderzoeksvragen (relatie met fietssnelwegennetwerk) naar aanleiding studie parking C best ook meenemen in het verder onderzoek van het ringfietspad:



- Richtlijn voor tussenafstanden opritten geldt voor hoger snelheidsregime neem ik aan. Speelt dit ook in een scenario 70 per uur? zie alternatief dat geschetst werd in de inleiding. Is dit scenario onderzocht met ontwerpend onderzoek?
  AWV: Richtlijnen voor tussenafstanden worden gekoppeld aan de autosnelwegstatus, maar ontwerpsnelheid wordt wel mee in rekening gebracht bij de dimensionering. Ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen, zie https://wegenenverkeer.be/sites/default/files/uploads/documenten/180518_VWI_book.pdf
- Henneaulaan - ringfietspad (zelfde opmerking): uitwisseling voor de ruggengraatfunctie ringfietspad

  DWV: Opmerkingen en aandachtspunten worden meegenomen.

De Lijn: wijst op de Haachtsesteenweg: deze as is kernnet A en gaat met een brug over de R0. Op de brug is een Bijzonder Overrijdbare Bedding (BOB) voorzien. De Lijn stelt vast dat op deze brug ook een eco-verbinding wordt gepland en vraagt zich af hoe dat gecombineerd wordt met de BOB. De bestaande BOB mag immers niet verdwijnen. Wordt er een nieuwe brug voorzien waarop al deze functies gecombineerd worden?

THV MoVeR0: Ja, er zal sowieso een nieuwe brug moeten worden voorzien. Op welke manier dit zal gebeuren wordt nog verder onderzocht maar alle functies zullen worden gegarandeerd.

AWV: Ivm de verkeerslichten in de ¾ knoop, wordt in het plan-MER al bekeken wat de terugslaglengte kan zijn? Dit ivm de eventuele terugslag tot op de aansluitende takken van de snelweg, wat absoluut vermeden moet worden.

THV MoVeR0: In de onderzoeken van Loop 2 zal dit verder bekeken worden.

4. AANWEZIGHEIDSLIJST

Organisatie	Aantal aanwezigen
De Werkvennootschap	5
THV MoVeR0	13
Gemeente Machelen	1
Gemeente Kraainem	1
Gemeente Wezembeek Oppem	3
Gemeente Sint-Lambrechts-Woluwe	1
VMM	1
Stad Brussel	2
Brussel Urbanisme	1
Brussel Mobiliteit	1
VLM	1
Provincie Vlaams-Brabant	1
Brabantsekouters	1
MOW	1
AWV	2
MIVB	1
De Lijn	2
Agentschap Natuur & Bos	1
Haviland	1
Departement Omgeving	1

5. BIJLAGEN

Bijlage 1: Presentatie met ref. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_005

Verslag

GPP R0 Noord - Infosessie belangengroepen - Publieke Raadpleging

Datum overleg:	04/06/2021		
Locatie:	Teams		
Ons kenmerk:	R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_010	Versie:	1
Auteur(s):	Cathy Bril		
Aanwezigen:	Zie aanwezigheidslijst		
Besproken punten:	• Algemene kadering - herinrichting R0 Noord • Procedure en proces - herinrichting R0 Noord • GPP scoping - herinrichting R0 Noord • Vervolg • Zone Zaventem		

Verslag

1. ALGEMEEN

De presentatie (R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_005) die tijdens de infosessie werd gebruikt, zal op de teamsite van De Werkvennootschap geplaatst worden samen met het verslag . Dit verslag bevat de gestelde vragen tijdens de infosessie (mondeling en in de chat) en de beantwoording ervan.

2. GESTELDE VRAGEN

BRAL: Ik begrijp dat scenario met rijstrook minder van de baan is omdat er risico was op sluipverkeer. Hebben jullie onderzocht of er maatregelen waren die dit nadeel konden milderen?

THV MoVeR0: in loop 1 van het Geïntegreerd Planproces (GPP) werden de verschillende alternatieven (light, parallel, lateraal) ook onderzocht met toepassing van een Ambitieuze Modal Split (AMS) en een rijstrook minder.

De algemene vaststelling, over alle onderzochte alternatieven, varianten en scenario's heen, is dat niet alleen de ring, maar ook zijn brede omgeving (zware) congestie kennen. Beide werken als communicerende vaten: als de ring beter functioneert, neemt het doorgaand en sluipverkeer af in de omgeving. Zo zorgen de basisalternatieven "light" en "parallel" voor een betere doorstroming van de R0, waardoor er minder verkeer zit op het onderliggend wegennet. Bij toepassing van een AMS neemt die verschuiving verder toe, ten voordele van het onderliggende wegennet. Daarbij blijft de belasting van de ring wel (zeer) hoog. Bij toepassing van een rijstrook minder, krijgen we opnieuw een verschuiving van de ring naar het onderliggende wegennet. De winsten van het AMS-scenario worden daardoor quasi tenietgedaan door de rijstrook minder. Met een negatieve impact op de omgeving als gevolg.

BRAL: 1 vd QW's was bij de Medialaan om via de Ring naar het Kanaal te gaan. Brussel is daar een politiehondenschool aan het bouwen met als gevolg dat het inpassen van een fietspad daar niet evident zal zijn.

DWV: we hebben inderdaad vernomen dat daar een hondenschool en schietstand zouden gebouwd worden. We zullen dit verder opnemen met de stad.

BRAL: Jullie verwijzen naar open ruimtestudies: belangrijk van daarop aan te sluiten (vb onderdoorgang die eco-connectie zou kunnen zijn).

THV MoVeR0: De eco-connectie nl link tussen 3 fonteinen en NOV staat er ook bij ons op om niet te hypothekeren. Het herstellen van de eco-connectiviteit in de zone Vilvoorde is een belangrijke doelstelling en wordt d.m.v. verschillende eco-verbindingen geconcretiseerd, de Quick win Medialaan, momenteel in uitvoering, is hiervan een goed voorbeeld (brede eco-verbinding onder de ring tussen Drie Fonteinen/Tangebeekbos en Klein Hoogveld). De bestaande passage onder de aanloophelling van het viaduct van Vilvoorde wordt in onze plannen ook aangegeven als niet te hypothekeren eco-verbinding tussen natuurgebied Drie Fonteinen en de natuurgebieden ten zuiden van de ring in het BHG.

BRAL: Belangrijkste is dat ik vaststel dat voor zone Vilvoorde het beslist is om van 3 naar 4 rijstroken te gaan. Dit lijkt me tegenstrijdig met idee van de alternatieven en de varianten.

THV MoVeR0: in het light concept (alternatief 1) gaan we uit van 4 rijstroken, over alle zones heen. De hele ring kent in dit alternatief m.a.w. 4 rijstroken. Bij het parallel-alternatief (alternatief 2) was het uitgangspunt om 3 doorgaande rijstroken per richting te voorzien, en 2 parallelle rijstroken in elke richting. In Vilvoorde zitten we echter met de beperking van het Viaduct: daar kunnen slechts maximaal 4 rijstroken per rijrichting worden voorzien en is een gescheiden systeem van 3+2 rijstroken niet mogelijk. Tegelijkertijd stellen we vast dat de uitwisseling met de omgeving het grootst is in zone Zaventem en het laagst in zone Vilvoorde. In zone Vilvoorde is meerwaarde van parallelsysteem het minst.

BRAL: laat het duidelijk zijn. Wij zijn niet voor parallel; wij zijn voor AMS. Het verraste me gewoon dat de 4 rijstroken beslist beleid zijn.

UNIZO Vlaams-Brabant: Hoever lopen die fietsostrades? Als je dan vlot tot onder de Ring geraakt maar dan stopt het is dit ontgoochelend.

DWV: We werken zoveel mogelijk met het Brussels Gewest om afstemming te doen. Wij leggen op een aantal plaatsen voor hen ook een stukje aan. Het is uiteraard aan het Brussels Gewest om dit bij hen verder te realiseren.

DWV: Het Vlaamse netwerk is raadpleegbaar via Geopunt. Zie link in teams chat – http://www.geopunt.be/kaart?type=dataset&data=%5B%7B%27type%27%3A%27WMS%27%2C%27url%27%3A%27https%3A%2F%2Fgeoserver.gis.cloud.mow.vlaanderen.be%2Fgeoserver%2Fwms%3FSERVICE%3DWMS%26version%3D1.3.0%26request%3DGetMap%27%2C%27layers%27%3A%5B%7B%27id%27%3A%27beleid%3Abff%27%2C%27title%27%3A%27WMS-map%20Bovenlokaal%20Functioneel%20Fietsroutenetwerk%20Ligging%20%28BFF%29%27%7D%5D%7D%5D

MORA: Ik ben ook benieuwd naar de aansluiting met de F1; die loopt nu dood in Vilvoorde Stad.

THV MoVeR0: In de zone Vilvoorde/Machelen wordt door DWV/Movero momenteel gewerkt aan verschillende fietsprojecten: De fietssnelweg aan de westkant van het kanaal, de FR0/F215 langs het spoor tot aan het station van Vilvoorde en het ringfietspad tussen A12 en het kanaal. De suggestie om de F1 langs de oostkant van het kanaal verder te continueren richting Brussel dient verder in afstemming met MOW en AWV opgenomen te worden.

VOKA: Mbt 4 rijstroken in lightmodel. Geldt dit ook voor andere zones met light model cfr regio D Limburg Stirumlaan en steenweg op Brussel (N290)?

DWV: light (alternatief 1) is inderdaad 4 rijstroken behalve in delen waar we werken met rangeersystemen of waar weefstroken nodig zijn.

VOKA: Voor alle duidelijkheid als ik mij bevind langs R22 Lozenveld in Sint-Sevens-Woluwe en ik wil naar Antwerpen rijden hoe moet ik dan rijden?

THV MoVeR0: Je rijdt via R22 naar het aansluitingscomplex in Kraainem, waar je oprit neemt van de E40 richting Leuven. Via de E40 ga je naar de verkeerswisselaar R0 x E40 waar je de verbinding neemt naar de buitenring. Je volgt de buitenring om vervolgens de E19 te nemen naar Antwerpen.

3. AANWEZIGHEIDSLIJST

Organisatie	Aantal aanwezigen
De Werkvennootschap	5
THV MoVeR0	11
Departement Omgeving	1
VOKA	1
Febetra	1
MORA	1
Unizo	1
BRAL.Brussels	1

4. BIJLAGEN

Bijlage 1: Presentatie met ref. R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_005

Sessie Zaventem 04-06-2021

Onderwerp	Vraag, idee, suggestie of opmerking	Antwoord gegeven tijdens webinars
ALGEMEEN		
Plandoelstellingen		
Leefbaarheid		
	Leefbaarheid : ook het lawaai afkomstig van de ring is belangrijk in het kader van de leefbaarheid. Hierover hoor ik niets vwb doelstellingen leefbaarheid !	*Dat hebben we nog niet expliciet vermeld, maar ik kan je geruststellen - geluid wordt absoluut meegenomen, en in ons Milieueffectenrapport gaan we dat grondig onderzoeken, en dat rapport gaat zeggen waar we geluidsschermen of andere geluidsmilderende vragen zullen plaatsen. Dat zien we absoluut als een groot speerpunt van leefbaarheid, en het is absoluut de bedoeling om de situatie te verbeteren.*
	OK, bedankt, gezien het belang vind ik wel dat dit ook dient vermeld buiten de 2 aspecten die wel vermeld werden.	*Dat klopt, we moeten ons beperken tot 45 min natuurlijk, maar we nemen het zeker mee!*
	Een ringfietspad langs de ring van Brussel, is dit niet ongezond door fijnstof voor de fietsers ?	*Da's inderdaad een terechte vraag. Toch wijst onderzoek uit dat fietsen in ''minder gezonde'' lucht (bv in steden met hoge gebouwen) tóch gezonder is als in de auto zitten, omdat je toch in beweging bent en sportief bezig bent. Daarnaast is dit ook toekomstgerichte infrastructuur, want de uitstoot gaat alleen maar dalen dankzij schonere motoren en vooral elektrische wagens. Als we dit fietspad voor 100 jaar aanleggen, is er misschien maar 10-15 jaar meer mindere lucht. Vandaar toch het idee om dat Ringfietspad te gaan bestuderen.*
	we zitten nu al genoeg in het lawaai als buurtbewoner	*Beste, dat hebben we nog niet expliciet vermeld, maar ik kan je geruststellen - geluid wordt absoluut meegenomen, en in ons Milieueffectenrapport gaan we dat grondig onderzoeken, en dat rapport gaat zeggen waar we geluidsschermen of andere geluidsmilderende vragen zullen plaatsen. Dat zien we absoluut als een groot speerpunt van leefbaarheid, en het is absoluut de bedoeling om de situatie te verbeteren.*
	spijtig dat jullie dan de groene geluidsschermen, ttz bomen wegnemen en dat willen vervangen door lelijke mastodonten. Ik nodig jullie uit om eens een maand in de streek te komen wonen	
	DE bomen die jullie weggehaald hebben voor brug Henneaulaan , en die afritten, worden die terug gepland op die plaatsen?	*conform de regelgeving worden uiteraard alle bomen volledig gecompenseerd. Echter was er voor dit specifieke project op dit moment geen voldoende grote locatie voorhanden om effectief in de onmiddellijke omgeving te compenseren, opnieuw aan te planten. het blijft onze bedoeling om, voor al onze projecten, zo veel als enigszins mogelijk in de directe omgeving te compenseren. Wij doen deze oefening samen met de administraties van de Vlaamse Landmaatschappij en het Agentschap Natuur en Bos.*
	Dat is een zeer spijtige zaak dit werkt zeer deprimerend. Compeneren ergens ander daar hebben de ZAventemenaren niks aan	*Wel kan ik je zeggen dat het groene verhaal in dit project van de Henneaulaan heel hard naar boven komt. We hebben nu inderdaad wat moeten rooien, maar in de toekomstige situatie verbetert eigenlijk de kwaliteit van de groengebieden daar. Ze worden ontsnipperd, groter, toegankelijk én op de brug komt een 7-meter-brede groenstrook die als een soort mini ecoduct fungeert om zo ook de groengebieden over de Ring heen te verbinden! De Zaventemenaar krijgt dus een veilige brug voor zachte weggebruikers, een vlottere buslijn op de brug én de groenzones worden zoals gezegd kwalitatief én kwantitatief beter!*
	Park Jourdain en het hele woongebied van de Molenstraat heeft enorm veel last van lawaai van de ring, van de E40 en van de oprit naar de E40 richting ring/Luik	*geluidshinder vanuit de R0 en E40 binnen ons projectgebied wordt verder onderzocht in de volgende maanden. uit de studies zal blijken waar er geluidsgevoelige zones zijn en hoe we dit al dan niet kunnen remediëren.*

	Als ik het goed begrijp, door de af/oprit nr 20 anders te organiseren, zullen automobilisten via de Woluwelaan aansluiting vinden naar de Leuvensesteenweg en bijgevolg geen gebruik meer maken van de binnenwegen, die aansluiten bij de huidige afrit nr 20 Leuven --> Brussel. De leefbaarheid voor de bewoners zou dus sterk moeten toenemen. De bewoners hebben dit broodnodig.	*Beste, het verhogen van de leefbaarheid en het verminderen van het sluipverkeer is een van dé grootste doelstellingen van heel dit project. Blij dat je dit inziet en goed vindt!*
	Ik zie een groenverbinding, waterhuishouding en fietspad, allemaal op de molenstraat die de ring onderdoor gaat. Hoe denken jullie dit te verwezenlijken?	
Landschappelijke inpassing		
		Met "Groenblauwe netwerk" bedoelen we natuurgebieden en waterlopen/ rivieren / stroompjes.
	Een park onder en rond autostrades, echt niet aangenaam	*Onze redenering is: Beter een park onder en rond autostrades, dan geen park! In Vlaanderen hebben we een heel dicht wegennet, de kans is altijd groot dat een park dichtbij een autoweg is. We werken natuurlijk met een project aan de Ring, dus alles wat we doen - ook nieuw groen aanleggen - doen we logischerwijze in de buurt van die Ring.*
	Sorry, hoor maar noem het dan geen park , daar gaat niemand willen wandelen	*We denken dat de onmiddelijke buurtbewoners dat toch positief gaan ervaren, hopen we.*
	helemaal niet	*Da's natuurlijk jouw mening, iemand anders kan daar anders over denken, natuurlijk.*
	Top initiatief de Woluwe open te brengen. Maar rondom de vallei wordt nu alles volgebouwd ! Vergunningsaanvragen lopende voor Drie Linden Business park en voor Lozenberg3. (Project Grote Kloosterstraat).	*Bedankt, dat vinden we ook! Nu is het zo dat wij natuurlijk aan die andere vergunningsaanvragen weinig kunnen doen...*
	Kan de ring niet een stuikje "overkapt"worden tussen Diegem-Lo en Blaironstraat?	*Beste, in de scopingnota L1 - Bijlage 6 werd dit reeds onderzocht en beschreven. Het volledige document kunt u terugvinden op onze site: https://www.werkenaandering.be/nl/lees-mee/documenten. Maar om u kort bij te staan, er is een conflict met de Woluwecollector en het openlegging Woluwe aan de kant van de Leopold III laan. Een overkapping zou hier voor een conflict zorgen. Aangezien we niet te diep kunnen gaan op deze locatie is er met de omliggende topografie en landschap ook een conflict. Maar ik verwijs u graag door naar Bijlage 6 waar alles duidelijk staat beschreven.*
	Ring is momenteel ingegraven in het landschap tussen de brug en Blaironstraat ..	

Verkeersveiligheid		
	Als u dan van Brussel naar Antwerpen wil gaan, moet u dus eerst op de RO en dan terug naar op de RO naar de uitrit richting Antwerpen?	*Beste, tijdens de toelichting van de deelzones (na het algemene deel) zullen we de werking van de systemen op een bevattelijke manier duiden. We zoomen daar in op de verkeerswisselaar van de E40. Mochten er dan nog vragen zijn, stel die dan zeker*
	Wat bedoelt u die blauwe lijnen met ontsluiting, zijn dat nieuwe wegen?	*Beste, voor de duidelijkheid: dit zijn bestaande wegen. Met de blauwe lijn hebben we aangegeven hoe elke woonkern of elke bedrijvenzone aangetakt kan worden op de ring*
	en wat bedoelt u dan met "kan aangetakt worden"?	*de wijze waarop het autoverkeer van bewoners, werknemers, ... vanuit elk van deze zones op de ring geraakt*
	dus.. via nieuwe aanbouw...	*Neen, als u goed kijkt op de kaart, zal u zien dat de blauwe lijn over bestaande wegenis loopt,*
Multimodale bereikbaarheid		
	Zijn die fietsroutes op t gemak te bekijken nadien op de website, op mijn schermke kan ik niet zien hoe die juist lopen	*Beste, alle presentaties worden inderdaad ter beschikking gesteld. We begrijpen dat we inderdaad redelijk snel door alle slides gaan, onze excuses hiervoor maar we proberen alle informatie te delen in een behapbare tijd. U kan het gepresenteerde materiaal in de komende dagen terugvinden op onze website www.werkenaandering.be*
	Inzetten op openbaar vervoer is een mooi idee, wij merken dat er weinig volk op zit...	
	Wij zijn voorstander om met een gewone fiets ons te verplaatsen , er zijn wel stevige bergen te overwinnen, bv aan Diegem station, aan Zaventem station... niet evident	*Ook aan Diegem station komt de F3-fietssnelweg, het verlengde van de fietsbrug die we momenteel aan het bouwen zijn! Voorts is het inderdaad een inhaalbeweging, maar wij alleen al spenderen 300 miljoen in fietsinfrastructuur in de Rand de komende 3 jaar.*
	Zoals we zeggen als het aangenaam fietsen is ja, maar zo n bergop, en dat in een maatpak , volledig bezweet toekomen of nat , zoals vandaag	*Dat is fietsen natuurlijk, maar het is wel gezond! Je hebt ook elektrische fietsen (minder bezweet) en goede regenjassen en -broeken (minder nat), maar dat ligt aan elke fietser zelf natuurlijk :)*
	mijn collega s en bazen op de keiberg zie ik dat niet doen	*Maar vele anderen doen het natuurlijk wel! En wie weet veranderen ze ooit nog wel van gedacht!*
	wij zien de realiteit , het project van da vinci park was ook die mening toegedaan, geen enkele fietser zie je hier op die fietsbanen	*Wij geloven erin. ''Build it and they will come''. Hoe meer knelpunten wij wegwerken, hoe meer mensen geneigd zijn om de fietsen. Daar gaan we voor. Je mag dat pessimistisch bekijken, maar wij doen er alles aan opdat mensen veilig en comfortabel kunnen fietsen in de Vlaamse Rand.*
	Da vinci zijn fietspaden liggen hier al 15 jaar en nog steeds is de mentaliteit niet veranderd. Integendeel, fietspaden liggen er onverzorgd en gevaarlijk bij	*Ik vrees dat ik je niet ga kunnen overtuigen. Onze visie is duidelijk denk ik. Als je nog verdere vragen hebt, dan antwoord ik er met veel plezier op!*
	Tja, wij zien de realiteit. Als je met 2 gaat werken en de kinderen moeten naar de creche , lukt het niet om dit alles met de fiets te doen... mensen met bedrijfswagen blijven komen, mensen uit Luik en Gent die in Zaventem werken , gaan niet met de fiets komen...	*Zeker niet! Da's ook niet de bedoeling - het gaat wel over de tienduizenden mensen die wél een alternatief hebben voor de wagen. De mensen die kinderen in de créche hebben en lange afstanden moeten afleggen mogen gerust blijven rijden - en daarvoor maken we ook de Ring veilig en vlot. Wel zijn er velen die wél een alternatief hebben, en het zijn zij die we willen verleiden om de auto te laten staan en de (elektrische) fiets te nemen.*
	Wie gaat de fietspaden onderhouden?	*Daarvoor zal je bij onze collega's van het Agentschap Wegen en Verkeer moeten zijn.*
	al s je een aanzet geeft moet je toch ook de opvolging kennen, als ik bv een knie operatie heb, heb ik ook graag n opvolging	*Dat wordt ook opgevolgd hoor. Door het Agentschap Wegen en Verkeer. Maar als je daar klachten over hebt cfr het onderhoud dan kan je best bij hen terecht, want dat zijn wij niet.*
	Kan men eens aangeven aan de A201 waar de tram juist gaat lopen ?	*Dag, Bedoelt u de Luchthaventram? Neem hiervoor zeker een kijkje op onze website: https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/openbaar-vervoer/luchthaventram#het-project*
	als u zegt , fietspad onder de ring, bedoelt u onder de grond?	*Dan bedoelen we een fietstunnel, inderdaad.*
	een fietstunnel onder grond?	*Zoals elke tunnel, loopt een fietstunnel ook onder de grond - met een in- en uitgang langs weerskanten.*

	over zo een lengte?	*Zeker! Er zijn fietstunnels onder de schelde en andere rivieren die vele, vele, vele malen langer zijn hoor.*
	jullie hebben juist alle nutsvoorzieningen onder de ring geboord en nu nog eens een tunnel , wat n beton , niet ecologischt en er is toch al n fietsbrug	*We hebben onze visie over fietsinvesteringen al toegelicht, ik denk niet dat we daar nog iets aan kunnen toevoegen. We willen zoveel mogelijk knelpunten wegwerken en vlotte connecties realiseren.*
	Denken jullie echt dat mensen die in Zaventem wonen per fiets naar Brussel zullen gaan werken?	*We willen het in ieder geval mogelijk maken om via veilige en comfortabele fietroutes van in de randgemeenten naar Brussel te fietsen. We zijn er inderdaad van overtuigd dat als die infrastructuur er is en deze ook in Brussel kan aansluiten op veilige fietspaden , zeer veel mensen er ook gebruik van zullen maken. Mensen fietsen dagelijks van Leuven naar centrum Brussel, uiteraard gaan er bijzonder veel mensen met de fiets van Zaventem naar centrum Brussel werken.*
	Openbaar vervoer / metro parking welke is jullie aanpak ?	*We investeren nu al bijzonder veel in alternatieven: Fietssnelwegen, Hoppinpunten (Park & Rides), en drie nieuwe OV-lijnen van het Brabantnet, in deze zone de Luchthaventram, bijvoorbeeld.*
	Jullie multimodaal aanpak die hier voorstellen word, dit is een verschuiving van de Ring gebriuikers met hun wagen naar Fietsen en/of openbaaren vervoer. Maar de ring word meer en meer door vrachtwagens die minstens 2 rijstroken gebruiken. Welke is jullie voorstel om minder wrachtwagens op de ring zien / of een verbod van deze gedurende de spithuren. (Geen antwoord mbt de vrachtwagens?)	*Beste, uit de huidige telllingen, maar ook onze verkeersmodellen bestaat 10% van het volledige verkeer dat de R0 gebruikt uit vrachtwagens. Als we dit vergelijken met de R1 (ring rond Antwerpen) spreken we over meer dan 20%. De maatregelen die van toepassing zijn op de R1 zullen ook voor de R0 gelden. Ook wordt er momenteel onderzocht om transport over het water te promoten. Eens de werken starten, zullen er veel vrachtwagens nodig zijn om de bouwmaterialen aan en af te leveren op de verschillende werven. 1 vrachtschip zou zo 75 tot 130 vrachtwagens kunnen vervangen. Deze potentie is dan ook nog in verder onderzoek.Echter nemen we uw bekommernis mee en zullen we bekijken welke extra maatregelen we kunnen toepassen om het vrachtverkeer over de R0 met een minimale hinder te laten verlopen. Nog een prettige avond gewenst!*
	mais si le vrai objectif est de décourager l'utilisation de la voiture, alors oubliez ce que j'ai dit. Mais il faudrait être honnête et le dire clairement.	*Uiteraard willen we dat mensen de fiets en het openbaar vervoer (meer) gebruiken, daarom dat we in de eerste plaats investeren in hoogwaardig openbaar vervoer en in een heel aantal fietssnelwegen. Maar, we weten dat ook vrachtwagens infrastructuur nodig hebben en ook de wagen een plaats heeft in het mobiliteitsbeleid, daarom investeren we ook in veiligere en betere weginfrastructuur, maar we houden daarbij ook rekening met de leefbaarheid van omwonenden. Dat is evenwichtig en we sluiten hiermee ook aan bij Good Move, het mobiliteitsplan van het Brussels Gewest.*
	Wanneer wordt werk gtemaakt van de fietssstraat Molenstraat ?	*dit is een gemeenschappelijk project, samen met Aquafin en de gemeenten. We hopen deze werken aanvang 2023 te kunnen aanvatten.*
Alternatieven		
	Kan men tijdens de inspraak alleen nog maar kiezen tussen de alternativen ?	*Je kan tijdens de publieke raadpleging reageren op de inhoud van de scopingnota. Als u vragen / aandachtspunten heb voor alternatieven of het onderzoek bv. U kan natuurlijk ook een mening geven over de alternatieven. Zoals vermeld in de toelichting zullen alle reacties van de raadpleging en het verdere onderzoek leiden naar een voorkeursalternatief. Dat voorkeursalternatief zal de Vlaamse Regering vastleggen in het GRUP (gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan).* *wat betreft uw vraag over de keuze tussen de alternatieven kan ik u zeggen dat u kan reageren op de inhoud van de scopingnota. u kan aandachtspunten, bemerkingen, voor- en nadelen benoemen over alternatieven. u kan eventueel ook ontbrekende elementen aangeven. Uiteindelijk zullen we na verwerking van alle inspraak en het bijkomende onderzoek een keuze maken voor de herinrichting van de R0-noord. De Vlaamse Regering zal deze keuze vastleggen in het GRUP.*
	is er een verschil voor een zelfde periode in aantal wagen mogelijk tussen alternatiev 1 een alternatieve 2 ?	*Die vraag begrijp ik niet zo goed?*
	om beter te begrijpen ik wil graag vergelijken ook het effect op aantal bewegingen	*Dat staat in het MER, dat je kan lezen op werkenaandering.be en dan lees mee -> documenten, als bijlage op scopingnota 2.*

Varianten		
Snelheid		
	Gezien de snelheden op de ring en op de parallelle wegen de zelfde zullen zijn (70km/u) gaan de mensen toch niet de parallelle wegen nemen als het druk is op de ring? zeker vanuit Brussel?	*Het gaat om de bereikbaarheid van de lokale op- en afritten. Je neemt enkel de parallelweg als je op een van de op- en afritten moet zijn, natuurlijk.*
	Waarom wachten tot het einde van de werken om de snelheid op de E40 te verminderen tot 90 of zelfs 70 km/u na het knooppunt Sint Stevens Woluwé ?	*Beste, de huidige snelheid van de weg is in het beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer, niet van ons. Die suggestie zal je aan hen moeten maken.*
Verkeerswisselaars		
	De nieuwe wisselaar luchthaven, is dit geen extra files ? De turbinewisselaar biedt buffercapaciteit. Het is ook 2 rijstroken breed, dit is beter bij ongevallen. Met de nieuwe wisselaar vrees ik files vanf de parkings van de luchthaven !	*Het grote probleem momenteel, is de beperkte capaciteit op de R0, ten gevolge van heel veel discontinuïteiten die heel dicht bij elkaar liggen op de R0. Door deze compactere knoop, krijgen we meer ruimte op de R0 en gaat deze veel beter functioneren, waardoor ook dit nieuw aansluitingscompex meer verkeer gaat kunnen verwerken*
	Zijn daar lichten op die knoop A201 ?	*Klopt, met een SIngle Point Interchange worden alle verkeersstromen afgewikkeld in een verkeerslichtengeregeld kruispunt in het midden van de knoop (vandaar de naam "single point")*
	Heeft men dan wel een voldoende doorstroming ?	*Dat wordt uiteraard gesimuleerd en berekend - en blijkt dat de doorstroming goed blijft.*
	Op dat SPI wordt er dan met verkeerslichten gewerkt, denk ik?	*Klopt, met een SIngle Point Interchange worden alle verkeersstromen afgewikkeld in een verkeerslichtengeregeld kruispunt in het midden van de knoop (vandaar de naam "single point")*
	Kan men eens toelichten voor welke richtingen er dan lichten komen?	*Voor alle bewegingen (behalve uiteraard de doorgaande op de Ring)*
	A propos de l'échangeur de Zaventem: vous avez dit plusieurs fois que le nouvel échangeur sera "plus compact" que l'échangeur actuel. J'ai l'impression que le nouvel échangeur ne peut pas fonctionner sans plusieurs feux (comme l'échangeur de Sterrebeek par exemple), donc cela veut dirte beaucoup de files d'attente et d'embouteillage. Ou bien j'ai mal compris? Merci, très intéressant..	*Beste, onze expert licht dit momenteel verder toe. Geef gerust een seintje moest het nog niet duidelijk zijn*
	si on parle de l'échangeur actuel de zaventem il n'y a AUCUN feu. Cela m'étonnerait beaucoup que si on met des feux on peut obtenir la même capacité	
	oui mais on ajoute de nouveau un feu, qui va créer des filles lors des heures de pointe, files très dangereuses dans les échangeurs	*Beste, zoals daarnet toegelicht, hebben we de oplossing voor de aansluiting van Leopold III laan onderzicht met een verkeersmodel. Zowel voor bestaande verkeersintensiteiten als voor toekomstige verkeersintensiteiten in 2030-2035. Daarbij is ook rekening gehouden met de ontwikkelingen van de luchthaven. Uit deze oefeningen blijkt dat het concept wel blijkt te werken*
	kan er toegelicht worden hoe de knooppunten aan de parallellstructuren "eenvoudig" en veilig gehouden worden. het lijkt alsof we extra ingewikkelde/gevaarlijke/complexe knooppunten gaan maken?	*Beste, integendeel. Het onlogisch/gevaarlijk/kluwen van infrastructuur van de Ring vandaag willen we net leesbaarder, veiliger en logischer maken. Daar zetten we absoluut op in.*

	Tot 1980 waren er verkeerslichten aan de luchthaven. Al 40 jaren geleden omgezet tot rondpunt met viaduct. Is de impact van SPI met verkeerslichten berekend? Er is sprake dat Brussels Airport 2x meer passagiers zou hebben tegen 2040.	*Beste, de voorgestelde oplossing is met een verkeersmodel gesimuleerd, zowel met huidige intensiteiten als met de verwachte intensiteiten in 2030. Dit is ook met BAC, de beheerder van de luchthaven, besproken. De ontwikkelingen van de luchthaven zijn ook in rekening gebracht. Gelet op het belang van deze aansluiting op de ring, willen we niets aan het toeval overlaten*
	Wat ik me afvroeg, aangaande de SPI in Zaventem, hoe lang zou de file dan zijn voor wagengebruikers op de A 201 komende vanuit Brussel in de avondspits? En hoe lang zou de gemiddelde wachttijd zijn?	*Beste, uit de verkeersmodelleringen blijkt dat de files op de Leopold III laan, komende van Evere, wel aanvaardbare wachttijden ontstaan. En daarbij is rekening gehouden met de intensiteiten*
	Dank je, mag ik ook een idee krijgen wat dan verstaan wordt onder "aanvaardbare wachttijden" ? ik stel de vraag maar om ook op ons kantoor zulke vragen te kunnen toelichten.	*beste, onder 'aanvaardbare wachttijden' mag u verstaan dat men 1 tot maximum 2 keer voor het rood komt te staan vooraleer men zijn weg kan vervolgen.*
	Beste, met dank voor jullie (snelle) antwoorden. Ik ben by-ugelijk ingeniuer afgestudeerd in 1972 ! Op de universiteit hebben we de verschillende type verkeerswisselaar wel gestudeerd. Diue van de ring/E40 zoals jullie voorstellen is inderdaad goed maar kost meer: jullie hebben 3 niveaux. Dit maakt inderdaad dat het op een kleinere oppervlakte kan gebeuren maar zal veel meer kosten voor indentiek dezelfde fonctionaliteit!	*Dag, Voor de herinrichting van de R0 Noord onderzoeken we ook of de investeringen die we doen de baten waard zijn. We streven immers naar een maatschappelijk verantwoorde kosten-baten verhouding. Neem zeker ook een kijkje in bijlage 10 bij de scopingnota 2, waarin de voorlopige resultaten van de Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse terug te vinden zijn. Dit onderzoek zetten we trouwens ook voort in het verdere verloop van het proces.*
	Al die nieuwe wisselaren (sterren) nemen minder plaats. Ok. Maar kost het niet veel meer te bouwen / onderhouden ?	*Niet echt. De wisselaar moet zowieso vernieuwd worden. Een compacte wisselaar wil ook zeggen minder constructie, dus dat komt ook goed uit.*
	Wisselaar E40-Ring wordt voorzien van lichten. Bestaat dit concept elders met lichten? Of is dit noodgedwongen en nieuw met dit design?	*Het is belangrijk te weten dat dit 1 van de oplossingen is die we onderzoeken. Dit heeft een kleiner ruimtebeslag, en het functioneren zelf zal verder onderzocht en afgewogen worden ten opzichte van een volwaardige wisselaar zonder lichten.*
Aansluitingscomplex		
	komend van Antwerpen heb je minder keuzemogelijkheden om Brussel binne te rijden dan komende uit Leuven. Is dat de bedoeling ?	*dit kruispunt is inderdaad een soort van T-kruispunt, er is geen verbinding rechtdoor komende van de E19. Een van de redenen is omdat de afstand om dan keuzes te maken in welke richting je wil, Machelen of Diegem, veel te kort zijn en dus gevaarlijk.*
	welke zijn volgens u de voor en nadelen van uw modificatie in AC Kraainem ?	*Beste, dit komt nog aan bod, maar ik zal je vraag straks aan de expert stellen zodat er publiek kan beantwoord worden.*
	Hoe zal het nieuwe complex Kraainem op de E40 functionneert?	*Daar komen we nu op, straks bespreken we dat nog even publiek in de vragenronde.*
	Ik woon in Sterrebeek en ken de hele uitwisselaar complex heel goed. Ik zie het nut van alle veranderingen op de ring tussen de E19 en E40 niet. Het zal ons enkel onze leven moeilijker maken.	*Beste, da's niet de bedoeling, het gaat net het leven makkelijker maken. We gaan de onveilige, onleesbare en ingewikkelde infrastructuur terug logisch maken, leesbaar maken en veilig maken.*
	Jullie verplaatsen alle verkeer naar de wezembeeklaan in Kraainem en/of naar het uitrit naar Leuven/Luik	*Verkeer dat momenteel ter hoogte van Woluwedal op de R0 wenst te rijden, zal eerder het nieuwe complex in Kraainem nemen om dan via de E40 en de wisselaar naar de R0 te rijden*

	hoe werkt die knoop aan de E19 dan?	*Dat werd zonet toegelicht in de presentatie. We nodigen u uit om de presentatie zeker nog eens te bekijken, we zetten ze eind volgende week online op www.werkenaandering.be. De Wisselaar van de E19 blijft ongeveer hetzelfde werken, afhankelijk van het alternatief al dan niet met een connectie met de parallelrijbanen of niet.*
	Aansluitingscomplex Kraainem: waarom geen rondpunt R22 met aansluitingen ?	*Beste, hoe de aansluiting van het complex met de R22 er concreet zal uitzien, is nog in onderzoek. Afhankelijk van de intensiteiten en de takken van het kruispunt die de meeste voertuigen dienen te verwerken, wordt een keuze gemaakt tussen verkeerslichten en een rotonde. Daarnaast hebben verkeerslichten het voordeel dat ze dynamisch zijn en kunnen inspelen op de drukte op dat moment.*
	le fait que les entrées et sorties de kraainem ne sont pas au même endroit n'est PAS un problème du tout	
Milieubeoordeling		
Sluipverkeer		
	Dat deze werken (die nodig zijn) niet zonder hinder kunnen geburen is duidelijk en wordt zo goed mogelijk opgevangen. Maar de druk op de lokale wijken is de laatste weken ongelofelijk toegenomen door sluipverkeer. Zien hier plannen voor onmiddellijke aanpak? Zijn de lokale besturen hierover betrokken?	*Beste, met het programma Werken aan de Ring willen we het sluipverkeer zo veel mogelijk terugdringen, over de hele regio. Lokale besturen zitten met ons aan tafel, gedurende het hele proces. Het onderliggend wegennet is belangrijk om goed aan te sluiten en maatregelen te nemen die sluipverkeer kunnen terugdringen. We willen de Ring logischer, leesbaarder en veiliger maken, waardoor er minder ongevallen en incidenten zijn, en de Ring dus ook vlotter gaat zijn. Daardoor zal er minder reden zijn tot sluipverkeer.*
	Ik begrijp dat dit het doel is maar wat met gerichte acties tijdens de werken? de wijk Bloemenveld (kleine Daalstraat) is elke dag nu een sluipweg voor 1500+ voertuigen die nog eens snel willen afsnijden...	*Beste, aangezien dat het lokale weggennet is, kan je inderdaad best bij je gemeente terecht. We bekijken met ons project sluipverkeer prioritair, maar we beginnen natuurlijk pas ten vroegste in 2025 met het grote project. Als je specifieke ideeen hebt in kader van de werf van de Henneaulaan, zet ze gerust op mail info@werkenaandering.be en dan kunnen we ze zeker bekijken!*
	De ontkoppeling van de woluwedal zorgt ervoor dat sluipverkeer langs de Astridlaan in Kraainem zal passeren (blauwe pijlen op uw plannen) in via de Wezembeeklaan (Wezembeek) die al overbelast is. Hoe gaan jullie dat aanpakken ?	*Verkeer dat nu langs Woluwedal rijdt, zal een beter alternatief hebben via het nieuwe complex Kraainem op de E40 en zo naar de wisselaar.*
	Het verkeer van Oudergem en de Woluwes dat naar de luchthavan wil zal na knip van de R22 dan misschien via de Beligastraat en de Heneaulaaan via Zavetem gaan ipv via de oprit Kraainem de E40. Gaan we geen nieuw sluipverkeer creeren ipv via een doorgetrokken R22	*Niet als de verbinding Kraainem / E40 / Ring vlot functioneert natuurlijk, en da's uiteraard de bedoeling.*
	Met die lichten ?	*Die lichten zijn geen uitgangspunt, maar een oplossingsmogelijkheid. Als dat niet vlot genoeg is, zal het eerder een volwaardige wisselaar worden*

Impact verkeer omgeving		
	blijft de A201 de enige ontsluiting voor de luchthaven ? Dit brengt extra last in het centrum van Zaventem met zich mee door verkeer dat van richting Leuven/Luik komt en via afrit Sterrebeek en afrit Hennaulaan de luchthaven wil bereiken.	*Dag, Het is inderdaad zo dat de A201 de toegangsweg richting Brussels Airport is en blijft. We houden echter wel rekening met de lokale wegen en het verkeer doorheen het centrum van Zaventem. Zo bekijken we of er maatregelen mogelijk zijn om sluipverkeer te ontraden, zodat we ervoor kunnen zorgen dat dit verkeer de weg volgt die daartoe is bestemd, namelijk via de R0. Daar zetten we op in, in het kader van ons onderzoek.*
	dat lijkt me een serieuse uitdaging. In die mate dat burgemeester Holemans het idee heeft om doorgaand verkeer te ondertunnelen in het centrum van Z'tem. Ik hoop van harte dat jullie, specialisten, een andere oplossing vinden	*het is de betrachting het doorgaande verkeer maximaal op de R0 af te wikkelen zonder dat er nog bijkomende randinfrastructuur elders moet worden aangelegd. meer nog, we menen dat door die heraanleg het sluipverkeer door de centra weer naar de R0 trekt waar het thuis hoort.*
impact ruimte		
	moet er bij die paralellwegen nieuwe ruimte vrijkomen ?	*Het voordeel is dat de RIng hier al bijzonder breed is, dus dat valt goed mee. Meer zelfs, met het hele project kunnen we het ruimtebeslag van de Ring ten opzichte van de huidige situatie doen dalen! Dat lijkt me iets waar niemand tegen kan zijn, minder verharding in deze tijden!*
Impact water		
	U sprak van een oplossing voor de wateroverlast in kraainem, kan u daar meer uitleg over geven aub	*Beste, in deze fase van het project is het niet evident om gedetaillieerde berekeningen te maken. Maar we houden ons binnen ons ontwerp steeds aan de strengste normen die er gelden. We zetten dus maximaal in op infiltratie en buffering. Hierdoor zullen we veel infiltratie/bufferbekens voorzien, maar ook maximaal inzetten op langsgrachten.*
Financieel		
	Aangezien onze staatschuld met 40 miljard euro stijgt door de Covid crisis, is er risico van budgetaire beperkingen voor werken aan de ring ? En minder fietspaden ?	*Het goede nieuws is dat we de fietspaden gaan aanleggen vóór de grote werken aan de Ring. Die komen er met andere woorden sowieso, daar is nu al 300 miljoen voor voorzien - dus dat is zeer goed nieuws voor fietsinfra in de Vlaamse Rand. Het grote project zal uitgevoerd worden als een PPS (publiek-private samenwerking) waar we niet enkel een aannemer zoeken om het project uit te voeren.*
	OK, thanks. Dus Werken aan de Ring volledig betaald met PPS. Dit komt finaal steeds duurder uit dan een staatslening aan 0.001% . Voorbeeld: Diabolo project: een ramp voor Infrabel en NMBS passagiers.	*Niet volledig. Alle quick-wins nu (Henneaulaan, fietssnelwegen, Ringtrambus) zijn klassieke aanbestedingen. Het groot project zal wellicht een PPS zijn, inderdaad.*
Mobiliteit algemeen		
	Heeft dan zo'n simulatie in het verleden goede voorspellingen gemaakt voor de realiteit ? Of heeft de realiteit reeds aangetoond dat de simulatie het bij het juiste einde had ?	*De ervaring is inderdaad dat simulaties zeer goed zijn in het voorspellen van verkeer in deze context.*
	Het zou nog logischer zijn om alleen opritten naar de ring te hebben en geen afritten naar Brussel - maar bepaalde fly-overs liggen er al.	*Wat betreft de afritten, kan je best onze projectfolder bekijken - er is een oprit die van plaats veranderd, zodat we een veilig fietspad op de brug kunnen realiseren: https://www.werkenaandering.be/sites/default/files/2021-05/april%20%2721%20Bewonersbrief%20Henneaubrug%20Projectfolder.pdf*
	Voor alle zekerheid, komende van Kraainem via de Woluwelaan kunnen we niet meerppdr R0? Hoe moeten de pendelaars (die aan de woluwelaan werken) naar Antwerpen en naar Gent rijden?	*Dag, daar komen we dadelijk op, maar ik zal de vraag na de toelichting nog even publiekelijk stellen aan de experten.*

	ik neem aan dat jullie over veel gegevens beschikken over de hoeveelheden bewegingen tussen verschillende zone, zijn die ergens voor het publiek raadpleegbaar? Ik vind het moeilijk om mee te redeneren over bvb het knippen van de R22 en het verbinden van Zaventem en St Stevens Woluwe zonder inzicht daarin	*Beste, neem eens een kijkje op http://indicatoren.verkeerscentrum.be/. Daar vind je alle cijfers die publiek zijn*
	dat zijn alleen doorstromingsgevens, daaruit kan je niet onderscheiden of het sluipverkeer of het bestemmingsverkeer is?	*Beste, neem ook een kijkje op onze website werkenaandering.be -> lees mee -> documenten en dar staat ons Plan MER mobiliteit als bijlage bij de scopingnota, daar staan ook getallen en berekeningen in tot 2030. In dat MER Mobiliteit vind je dat soort cijfers*
	Ik versta dat de afstanden tussen op en afritten te kort waren met 120km/h. Dit gaat beter met de huidige beperking op 100km/u. Met dynamische snelheidsregeling 50/70/90/100 km/u is het probleem dan niet opgelost van afstand tussen op en afritten ? Is dit een optie of variant ?	*We hebben dit inderdaad bekeken, of we met 70 of zelfs 50 de conflicten konden oplossen, maar dat bleek zelfs niet het geval. Dit is weldegelijk bestudeerd.*
	Hoe kan je van de ring naar Leuven .	*Dat zal steeds via een verbindigsboog kunnen*
	Momenteel is het een groot probleem van kruisend verkeer komende van Kraainem die de E40 naar Leuven of de ring (beide binnenring en buitenring) kruist het verkeer komende van Brussel. In het nieuwe project is dit identiek en dus niet opgelost....	*wij menen dat dit probleem, dat er momenteel inderdaad zeker is, wel degelijk opgelost raakt in de nieuwe ontwerpen. Immers, door het wegnemen van de oprit van Kraainem op die plaats en verder op te schuiven richting Brussel, nemen we net die kruisende bewegingen op een veel te korte afstand weg. er ontstaat een 'klassieke' verkeerwisselaar waar u voldoende ruimte krijgt om de weg te volgen naar uw bestemming.*
	Jullie hebben misschien er al op geantwoord, maar ik vraag me nu af wat u voorziet om de bottleneck van de Vilvoordebrug te vermijden?	*het Viaduct van Vilvoorde is er en zal als dusdanig niet worden aangepast of verbreed. Wel wordt er gewerkt naar een aanleg van 4 rijstroken in elke richting binnen de huidige bruginfrastructuur. Deze 4 rijstroken zullen dan worden verder gezet tot aan de knoop met de A12 waardoor de bottleneck wordt weggewerkt.*
	Hoe geraak ik dan van de binnenring naar de E401 richting Leuven ?	*Beste, de verbining R0-binnenring richting E40-Leuven zal in alle varianten van de verkeerswisselaar steeds met een tunnel worden voorzien. Deze verbinding zal dus conflict vrij (geen kruispunten of andere aantakkingen) plaatsvinden.*
	Dus het verkeer die nu b-van Brussel komt en naar de luchthaven, of naar Groot Bijgaard, rijdt, in de lichte configuratie via een kruispunt met rode lichten! Ondenkbaar! iK neem aan dat niet zal uitgevoerd worden.	
	hoe is voorzien het kruispunt molenstraat en zaventemsteenweg ?	*kan u even duiden waar het kruispunt zich bevindt? Zaventemsesteenweg vind ik enkel in Diegem*
	het kruispunt Woluwelaan in Kraainem is pas nieuw. Gaat het hernieuwd worden?	
	als de E40 ten westen an Sint Stevens Woluwe vertraagt wordt naar een stadsboulevard, dan is de weef-beweging toch niet meer aan hoge snelheid en moet er toch geen zeer uitgebreid op- en afrittencomplex in kraainem meer zijn?	*Ook bij lagere snelheden moeten de weefzones lang genoeg zijn. U hebt gelijk dat die korter zijn bij lagere snelheden, maar voldoende lengte blijft noodzakelijk. Het verschil tussen 90 en 70km/h is conform de richtlijnen niet zo heel groot*

MKBA		
Grond innames		
	Volgende week begon het werkvenootschap de woningen van de Blaironstraat en 2 huizen in Felix Timmermanslaan (Diegem)te vernietigen. Kunt u mij vertellen wat er met de bevolking van Felix Timmermanslaan gebeurt? Onze huizen blijven volledig geïsoleerd en verliezen waarde wanneer de ring onder onze ramen ligt. Welke levenskwaliteit voor ons? Hebt u compensatie geboden voor het gebrek aan genot en waardeverlies van onze eigendommen?	*Beste, kan je ons hierover een mailtje sturen? We vinden je vraag belangrijk maar hebben hier niet de juiste projectleider momenteel aanwezig. Stuur je een mailtje naar info@werkenaandering.be*
Participatie-proces		
	Bonjour, pourquoi n'avez vous pas distribué de brochure en Française à Kraainem, commune à facilités ou les habitats sont en droit de recevoirmla,comm'unication dans leur langue alles qu'à Bruxelles vous l'avez fait ?	*Goedenavond, wij volgen de richtlijnen van de Vlaamse Overheid, die zegt dat communicatie naar de faciliteitengemeenten in het Nederlands verloopt, met een Franstalige vermelding van waar de vertaling te vinden is. Dat is hoe we altijd werken in alle faciliteitengemeenten. De tweetalige brochure staat op de website, en ligt ook op het gemeentehuis.*
	Ik heb de eerste slides gemist - Is het eerste uur een herhaling van de sessies van afgelopen week?	*De eerste drie kwartier inderdaad. Vanaf 20u50 zoomen we in op Zaventem*
	Waarom is er nooit feedback gekomen na de info avonden die in 2019 georganiseerd waren?	*Daar is zeker wel feedback op gekomen, al die feedback werd verzameld in de scopingnota's en werd meegenomen in het verdere onderzoek. Het programma Werken aan de Ring is constant op zoek naar de mening van alle belanghebbenden, en gebruikt die mening ook om het programma Werken aan de Ring beter te maken. Meer zelfs, alle feedback heeft ervoor gezorgd dat we van de oplossing met enkel de parallelstructuur zijn afgestapt, en ook andere oplossingsrichtingen onderzoeken momenteel.*
	Op die infoavond in Kraainem had Brigitte uitgelegd dat een lijst van de geformuleerde commentaar en vragen van de bevolking wou gecommuniceerd worden en de vragen ernaar ook. Dat hebben we nooit gezien	*Al die input staat in de bijlage bij de procesnota op onze website werkenaandering.be (Hier is de directe link: https://www.werkenaandering.be/docs/procesnota-3-bijlage-4.pdf). Daarnaast staan alle vragen en antwoorden van onze infoavonden in 2018 ook op de website (https://www.werkenaandering.be/nl/lees-mee/documenten#ideenenvragenvanomwonenden-juni2018)*
	Ik zie geen info ivm vragen die in jesus eik en in Kraainem gesteld waren	*Deze neerslag is van de drie officiele participatiemomenten (Zaventem, Wemmel, Vilvoorde - volgens de drie zones), normaal zouden we de vragen van Kraainem moeten hebben ondergebracht in de zone Zaventem.*
	Ik heb meerdere e-mails toegestuurd naar Marijn Struyf, Jelle Vercauteren Marie mistiaen ivm met update info aanvraag. Nooit een antwoord gekregen. Niet leuk en zeker niet profesioneel	*Da's lastig. Dat bekijken we zeker eens. In ieder geval staat alles heel duidelijk op de website. Nog als tip - al heb je dat misschien ook gedaan - maar je kan best naar info@werkenaandering.be mailen, die mailbox is voorzien op het beantwoorden van vragen van burgers / belangengroepen, dat is bij Jelle en Marijn niet altijd het geval.*
	In had het toen gedaan en ik had een participatie gesprek avond meegedaan in u gebouw en toen waren die 3 emailsmadresses en Brigitte adresje meegegeven...jamme dat er geen antwoorde kwanmen	*We gaan het zeker eens bekijken, in ieder geval. Normaliter zou info@werkenaandering.be en Brigitte moeten worden meegegeven zijn, maar het kan zijn dat dat niet gebeurd is.*
	Dit zijn vrij complexe technische tekeningen maar niet echt duidelijk voor een burger die wenst te begrijpen wat het voorstel is en wat de impact is.	*Beste , dat begrijpen we zeker. Bij de toelichting van de deelzones (na de algemene toelichting) gaan we een aantal zaken beter en bevattelijker kunnen duiden*

	De algemene toelichting werd al maandag gedaan... dus repetitief, maar nog altijd niet duidelijk. Dit is een presentatie voor 'technische' mensen die in de mobiliteit werken, geen presentaite voor een 'burger' . De presentatie is niet aangepast aan het publiek die u aanspreekt...	*Beste, in de mail die we stuurden werd gewaarschuwd voor de herhaling van de eerste 45min, en daarin stond dat u gerust kon aansluiten om 19u50 of later voor de specifieke info rond Zaventem.*
	Bij de inschrijving werd er gemeld dat er zou op ingegeaan worden op regio zaventem. Alleen de email vermeld dat er nog een algemene sessie is. Ik heb all documenten doorgenomen op uw website en dezelfde technische details worden weergegeven (ik heb niet de filmpjes) en ook niet echt duidelijk.	*Beste, de toelichting over de zone zaventem begint om 19u50 -> dus over 2 minuten! Blijf dus nog even hangen!*
	Krijgt men steeds een antwoord op inspraak ?	*Beste, dat klopt. Alle inspraak, dus alle reacties en de antwoorden daarop, worden telkens verzameld in de verschillende versies van de procesnota. In dit geval bijlage 4. Hierbij een link naar onze website werkenaandering.be (Hier is de directe link: https://www.werkenaandering.be/docs/procesnota-3-bijlage-4.pdf). Daarnaast staan alle vragen en antwoorden van onze infoavonden in 2018 ook op de website (https://www.werkenaandering.be/nl/lees-mee/documenten#ideenenvragenvanomwonenden-juni2018)*
	de URL "https://www.werkenaandering.be/documenten" lijkt niet te werken, of lig het aan mij ?	*https://www.werkenaandering.be/lees-mee/documenten. Da's de juiste!*
	fout op jullie slide dan	*Blijkbaar wel! Goed gespot, we passen het aan!*
	Ik geraak niet op de live-uitzending...?	*We zijn even gepauzeerd, om 19u50 beginnen we terug!*
	Zullen deze slides beschikbaar zijn?	*Zeker, we plaatsen deze nog op onze website: www.werkenaandering.be*
	is het mogelijk de presentatie van deze avond later bekijken	*Beste, zeker, alle presentaties worden in de komende dagen gepubliceerd op onze website www.werkenaandering.be*
	beal ngrijk is dat het duidelijk op voorhand wordt aangegeven dat men een keuze moet maken, duidelijk wil zeggen ook voor anderstaligen !!	*Dat klopt, leesbaarheid is belangrijk en dat wordt prioritair meegenomen!*
	Wordt de presentatie doorgestuurd?	*Zeker! We gaan ze eind volgende week sowieso online zetten! Bedankt om te volgen!*

Timing		
	Hoe lang zullen al die werken duren ?	*Beste, deze complexe werken zijn inderdaad van aanzienlijke omvang en zullen enkele jaren in beslag nemen, maar een concrete planning en fasering is nog niet uitgewerkt. In een volgende fase, als het voorkeursalternatief gekend is en technisch verder is uitgewerkt, bestuderen we dat verder. Hiervan zullen jullie zeker tijdig op de hoogte worden gebracht.*
	Waarom de keuze om de werken aan de ring aan te vangen in Zaventem en niet in Groot-Bijgaarden of A12 ? Naar mijn inzicht beter om ervaring op te maken op minder complexe wisselaars.	*Dag, waar de grote werken starten, weten we vandaag nog niet. We hebben wel wat quick-wins, maar die zijn in elke regio: op- en afrit Medialaan in zone Vilvoorde, op- en afrit N8 / Ninoofsesteenweg Dilbeek in zone Wemmel en op- en afrit Henneaulaan in Zaventem. Waar de grote werken (vanaf 2025) zullen starten, dat weten we vandaag nog niet. Dat zullen we met de te selecteren aannemer moeten bekijken.*
	Ik heb al maandag deelgenomen. Juist zeggen dat ik heel positief verrast ben door het top level uitgevoerde werk en de heel professionele aanpak van jullie allemaal. Veel succes voor de uitvoering en wij hopen dat de timing van de werken even efficient zal zijn ! 😉 Een idee daaromtrent ? Bedankt	*Beste! Erg blij om dat te horen, we steken er veel tijd, energie en moeite in, en dan horen we dit soort dingen graag! De werken zullen starten rond 2025, en zullen toch al snel 5 jaar duren. We gaan wel hard inzetten op Minder-Hinder, daar zijn we vandaga al druk mee bezig!*
	Wanneer verwacht u dat het vanavond toegelichte werk klaar is?	
Quick wins		
	Waarom wordt met de Quick win Henneau een herinrichting van aansluitingen met de R22 voorzien, om kort nadien de R22 te definitief sluiten ? Waarom de R22 niet sluiten met de Quick WIn Henneau ?	*We gaan hier straks zeker nog op terug komen, maar best wordt het complex Kraainem en de wisselaar met de en de wisselaar met de E40 verbeterd, vooraleer we deze rechtstreekse aansluiting schrappen*
	De quick win realisatie aan de Henneaulaan voorziet nog steeds de volle R22. Wat goed is. Uiteindelijk wil men de R22 onderbreken. De quick win realisatie zijn dan gedeeltelijk verloren kosten en een heel andere aansluiting ?	*We moeten eerst het aansluitingscomplex Kraainem vervolledigen voor we de R22 kunnen loskoppelen. Daarom kan dat nu nog niet. Er zal binnen enkele jaren inderdaad een nieuwe verbinding terug moeten worden aangepast, maar we konden niet wachten met de brug van de Henneaulaan omdat ze in zulke slechte staat was.*
	Waarom de R22 niet als een parallelle weg laten aan de zijde van de binnenring maar alleeen met aansluiting op de Henneaulaan en niet op de Ring daar	*alternatief 2, of zelfs 3, komt daar voor een deel aan tegemoet*
	niet echt want het verkker van de R22 wordt ofwel op de E40 gedwongen in Kraainem of de Belgiastraat.	
	is het afsluiten van de woluwelaan een quickwin?	*neen, het loskoppelen van de Woluwelaan van de Ring is voorzien na de volledige herinrichting van de Ring.*

Toekomstige ontwikkelingen		
	Groengebied st Stevens Woluwe: niet vergeten dat er ondertussen al plannen zijn voor een extra hotel en 3 kantoorgebouwen middenin dit groen...	*Dag, we houden inderdaad rekening met de toekomstige ontwikkelingen.*
	Plus: nieuwe ideeën om Woluwe laan in zowel Vilvoorde/Diegem als st Stevens Woluwe 1 rijvaksbanen worden. Werken zijn op zich prachtige insteek voor regio, indien deze behouden worden..	*de Woluwelaan in Vilvoorde / Machelen wordt op dit moment heringericht in opdracht van het Agentschap Wegen en Verkeer, en wordt voorzien als een 2x2 weg, zijnde 2 rijstroken in elke richting. Zoals aangegeven wordt het complex van de E19 hierop aangesloten. Vanaf de Haachtsesteenweg echter wordt de Woluwelaan herleidt tot een 2x1, 1 rijstrook in elke richting. Hierdoor wordt Diegem-Dorp sterk ontlast van sluipverkeer. In Sint Stevens Woluwe bekijken we de mogelijkheid om alsnog een 'lokale verbinding (een 2x1) te voorzien tussen de Woluwedal en de Henneaulaan. Of deze er komt, en waar die dan zal liggen, maakt onderdeel uit van onze verdere studies en onderzoeken.*
	Op dat stuk (st st wol)aat ook een nieuw industriepark op de planning. Uitsluitend bedoeld voor logistieke doeleinden..veel zwaar vrachtwagenverkeer dus. Kassa, kassa, voor verkavelaar en schepenen + spijtig voor de inwoners.. maar het zij zo	*wij zijn in kennis van het project waarnaar u refereert en zijn hierover ook in gesprek gegaan met zowel gemeente als met de projectontwikkelaar. Ook de bedrijven op die site zullen zich moeten aanpassen aan het uiteindelijk verkozen alternatief, en zullen mogelijk eerst naar het nieuwe complex Kraainem moeten om dan de E40 - R0 op te kunnen.*
	Gaan we terug plaats hebben voor het containerpark van Kraainem?	*de gemeente Kraainem heeft plannen om op korte termijn het containerpark opnieuw aan te leggen en in gebruik te nemen.*
	même problème: on crée des feux supplémentaires sur le boulevard de la woluwe, là où actuellement il y a déjà d'énormes files lors des heures de pointes. Je vois que les experts ne pensent jamais à des rond-points à l'anglaise, pourquoi?	*Met de nieuwe verkeerslichtenregelingen kunnen we tegenwoordig veel slimmer het verkeer regelen, wat bij een rotonde veel minder goed kan*
	Veel slimmer? venez essayer le nouveau croisement sous le viaduc: beaucoup plus de fases, docn beaucoup plus lent à traverser. Bien sûr peut-être plus sûr, moins d'accident, masi si vous réduisez la capacité vous créez des problèmes aux gens qui habitent. Alors quel est le vrai objectif? planter des arbres? faire des chemins pour des promenades? je pense que vous oubliez que le ring est une infrastructure d'intérêt économique national. et que les gens qui habitent en périphérie ont besoin d'une bonne connexion avec la ville et avec le ring. C'est la raison pour laquelle ils ont décidé de vivre en périphérie. Les gens qui ont envie de se promener dans la nature tous les jours ils vont habiter dans la campagne, pas dans la périphérie	*De Ring is inderdaad een belangrijke internationale verkeersader. Binnen dit proces is deze functie een belangrijk uitgangspunt dat we bewaken.*

SPECIFIEK		
ZONES		
zone Kraainem	Waarom komt er geen doorgaande aansluiting van de Woluwelaan naar/van de E19 richting Antwerpen? ik zie alleen aansluitingen op de R0	*Beste, dat heeft vooral twee redenen: 1) het feit dat vandaag de dag een spoorlijn in de middenberm van de E19 ligt, en 2) de afstand tussen de Woluwelaan enerzijds en de ring en E19 anderzijds is te kort om vanaf de Woluwelaan gezien genoeg lengte te geven aan de voertuigen om voor te sorteren naar de gewenste richting. Bvb/ een auto die vanaf de Woluwelaan vertrekt en naar de binnenring wil, moet zich tijdig naar rechts kunnen begeven. Tegelijkertijd zal een ander voertuig de buitenring of de E19 (indien dat mogelijk zou zijn) wille bereiken. De zone waarop deze wissels moeten gebeuren is al vrij krap voor twee rijrichtingen (i.c. de binnenring en de buitenring), laat staan dat er nog een derde rijrichting (rechtdoor naar E19) bijkomt*
Zone Machelen	Machelen : met de gevangenis van Haren en het zogezegde alternatief van uplace zal dit enorm veel verkeer veroorzaken. op de woulelaan , R22 zijn nu gigantische werken over de hele lijn, van Diegem, tot Machelen maar voor wat is niet duidelijk	*Beste, Ontwikkelingen in de regio waarvan we weten dat die in 2030 wellicht gerealiseerd zullen zijn, nemen we mee in ons onderzoek. Als we onze alternatieven ontwerpen, houden we m.a.w. rekening met ontwikkelingen zoals Uplace en het extra verkeer die deze genereren. Zo kunnen we een robuuste R0 Noord ontwerpen.*
Zone Kraainem	In deze plannen wordt de E19 aangesloten op de Woluwelaan, maar dit is tot vandaag niet het geval, worden die op en afritten dan wel in gebruik genomen?	*De E19 wordt in deze knoop niet aangesloten op de Woluwelaan, maar de verbindingen van de R0 die momenteel in deze knoop liggen worden wel in gebruik genomen.*
Zone Diegem	waar is de verbinding naar Diegem, die kruist momenteel onderdoor de A201 bruggen?	Beste, de bestaande oprit van Diegem naar de ring en de afrit van de ring naar Diegem op die locatie (t.h.v. de A201) worden vervangen door de bijkomende verbindingsbogen die in de knoop van de E19 zullen opengesteld worden
Zone Diegem	Het stuk industrie terrein waar onder andere UPS en DHL zitten, zal dan enkel nog bereikbaar zijn door door Diegem dorp te gaan?	
Zone Diegem	De ontkoppeling van de woluwedal zorgt ervoor dat het verkeer langs de toekomstige gevangenis van Evere passeert. Is de gemeente Evere ermee eens ? Wat is het standpunt van het Brussels Gewest over dit punt ? En over het hele project Werken aan de ring ?	*We overleggen zoveel mogelijk met alle besturen, dus ook met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en met de Brusselse gemeenten, die we ook een toelichting gaven over onze plannen. We gaan de volgende maanden op weg naar een voorkeursalternatief ook graag verder in overleg met hen. Ze hebben uiteraard ook de mogelijkheid om een advies te geven op de voorliggende plannen.*
Zone Diegem	Ok, bedankt, ook omgekeerd, komende van Antwerpen/Gent, hoe kom in naar de woluwelaan (laag Kraainem en verder?)	*We leggen dit in de komende deelzone nog haarfijn uit. als het dan nog niet duidelijk is, stel de vraag dan gerust nog een keertje! :)*
Zone Diegem	Wordt de splinternieuwe R22 dus een doodlopende straat ?	*die 'splinternieuwe' R22 is heraangelegd ter hoogte van de kruispunten met de Tramlaan en met de Leuvense Steenweg. Dit was nodig voor het verkeer zoals het zich toen afwikkelde. Zoals u weet waren de kruispunten al voor de helft heringericht en dienden we deze logischerwijze te vervolledigen. in het verdere onderzoek bekijken we of we die R22 laten ophouden ter hoogte van de Kloosterstraat, dan wel deze alsnog doortrekken, als lokale weg (zijnde 1 rijstrook in elke richting) tot aan de Henneaulaan. Of deze verbinding er komt, en hoe deze er dan moet uitzien en waar die zal aansluiten maakt onderdeel uit van het verdere onderzoek.*
zone Kraainem	Het viaduct van kraainem veroorzaakt een grote onleefbaarheid voor de hele omgeving (St. Stevens Woluwe, Kraainem.	*Dit wordt momenteel bekeken omtrent de visie van de E40 als 'stadsboulevard', samen met het maximaal beperken van het geluidoverlast*
zone Kraainem	ivm de aansluiting op Leuven en Brussel in Kraainem, hoe gaat dat samen met het fietsnetwerk waarop de Molenstraat zal deel uit van maken?	
Zone Diegem	Het containerpark verhuist naar de andere kant van de R22?	*Cfr het containerpark even best met Ief contact opnemen!*

Zone Zaventem	autostrades en Henneaulaan, wij kunnen niet zien dat er elders in Belgie er wandelaars en fietsers oversteken aan een oprit en afrit.....	
Knip R22	Kunnen we even dieper ingaan op de woluwevallei en hoe dat impact heeft op Diegem-centrum?	
Knip R22	De Woluwelaan wordt gesloten van Diegem tot St-Stevens Woluwe. Dit is extra verkeer op de Ring. Wordt hiervoor een extra rijstrook op de ring voorzien ?	*We voorzien een Ring die voldoende capaciteit biedt voor het berekende verkeer.*
Knip R22	Hallo, begrijp ik het goed dat de huidige oprit van de woluwelaan op de Ro, tussen Henneaulaan en de luchthaven zal vervangen worden door de oprit ter hoogte van de E19?	*Beste, dat klopt inderdaad. Ter hoogte van de knoop van de E19 is het mogelijk om de R22 in Diegem te bereiken*
Knip R22	Staat het vast dat de woluwevallei opnieuw open zal komen	*Beste, we werken keihard verder aan alle elementen van dit plan en staan volop achter onze keuzes. Echter, hierover is nog geen formele beslissing. Die wordt finaal genomen door de Vlaamse Regering na de volledige precedures. Maar het is momenteel wel het uitgangspunt, dus als alles doorgaat zoals normaal, dan wel*
Knip R22	Ok. Maar. Waar zal het verkeer tussen de ring en woluwe heengaan?	*Zoals mijn collega nu uitlegt, is het de bedoeling dat men de Ring neemt, en dan de E40, en dan aansluitingscomplex Kraainem (dat we gaan vervolledigen - meer daarover in de toelichting dadelijk over de volgende deelzone)*
Knip R22	En hoe raken de mensen St Stevens Woluwe in Zaventem-centrum?	*Het is de bedoeling dat we een lokale verbinding voorzien naar de Henneau. We komen daar straks op terug*
Knip R22	Maar door het afsluiten van de woluwelaan wordt dan al het trafiek richting gent en antwerpen over het nieuw kruispunt kraainem/woluwedal gestuurd ...	
Knip R22	Is de knip van de R22 een zekerheid ofwel een optie ?	*het loskoppelen van de R22 van de R0 is inderdaad een zekerheid. de effectieve uitvoering ervan zal pas tegen het einde van de werken aan de R0 gebeuren. de lokale verbinding van de R22 met de Henneaulaan is iets dat nog wordt onderzocht.*
Bereikbaarheid Saint Luc	Een belangrijke speler in woluwe zijn de saint-luc klinieken. Dit is duidelijk bij verkeersongevallen, tijdens de pandemie, ... Toegankelijkheid voor verzorgers en patiënten is belangrijk. Gaat saint-luc akkoord met het project van ontkoppeling van de woluwelaan/woluwedal ? Waar zal het verkeer tussen de ring en woluwe heengaan?	*wij erkennen absoluut het belang van de bereikbaarheid van UCL. Wij zijn dan ook intensief met hen in gesprek om duiding te geven over de voorgestelde alternatieven en samen te kijken naar mogelijke knelpunten en hoe hiermee om te gaan. Een en ander moet duidelijker worden in het verdere proces waar we dan ook meer in detail kunnen ontwerpen.*
Bereikbaarheid Saint Luc	Wat doen jullie met het universitaire hospitaal en verbinding die van groot belang is ?	*wij erkennen absoluut het belang van de bereikbaarheid van UCL. Wij zijn dan ook intensief met hen in gesprek om duiding te geven over de voorgestelde alternatieven en samen te kijken naar mogelijke knelpunten en hoe hiermee om te gaan. Een en ander moet duidelijker worden in het verdere proces waar we dan ook meer in detail kunnen ontwerpen.*

Algemeen WADR: buiten scope van deze inspraakronde		
	Waarvoor zijn de werken van Diegem tot Vilvoorde aan de Woluwelaan op heden ? Welke voordelen ?	*Dat zijn de werken van het Agentschap Wegen en Verkeer, je kan de info daarover vinden op werkenwoluwelaan.be*
	Met deze tesk, geeft u mij het bewijs van "slechte" kennis van de Gementen zoals Wezembeek-Oppem en Kraainem. boven op de aansluitigen tussen de ring en de gemeentne van Woluwe.(Sint-Lanbecht en Sint-Pieters". Alle voorstellen dat jullie weergeven zijn voor de bedrijven en tegen de burgers Nooit sprekken jullie van vrachtwagens.	
	onverantwoord beton en geld noemen wij dit. inspraak van burgers lijkt mij hier toch niet aan de orde, zoals bij jullie vorige sessies, het lijkt gewoon n verdediging	*Wij noemen dit investeren in de leefbaarheid, gezondheid, multimodaliteit, veiligheid, mobiliteit!*
	minder bedrijfzones in deze regio en geen 20 jarige leegstand in de bedrijfsgebouwen , dat is leefbaarheid	*Daar hebben wij helaas helemaal niks over te zeggen - we hebben de opdracht om de Ring en mobiliteitsleefbaarheid aan te pakken, en dat doen we!*
	overleggen met die instanties aub , dat moet u toch ook doen voor andere zaken , zoals bv de nieuwe afrit aan hennealaan. oorzaak en gevolg , nog steeds wordt dit in alle projecten vergeten	*Dan doen we uiteraard, we spreken met álle mogelijke belanghebbenden en houden rekening met alle toekomstscenarios*
	Houdt U rekening met GPSen van automobilisten die maar om de 4jaren vernieuwd worden. Is er risico dat automobilisten jarenlang verkeerd rijden, wat extra verkeersbelasting is ?	*De meeste GPS'en hebben om de 6 maanden een update. Bijkomend werken de meeste nieuwe GPS'en al realtime.*
	Op bais van jullie voorstellen, heb ik de volgende conclusie : alles voor buiten Brussel en niet brussellaren. Is deze ring nog altijd de Brusselsring?	*De Ring ligt op Vlaams grondgebied, vandaar spreken wij van de Ring rond Brussel en niet de Brusselse Ring, maar dat is uiteraard niet belangrijk. Mobiliteit stopt niet aan een gewestgrens, en we hebben de héle duidelijke visie om voor de héle regio, Brussel incluus, de mobiliteit en de leefbaarheid te verbeteren. Ook naar communicatie en participatie en samenwerking beschouwen we Brussel en Vlaanderen absoluut als gelijken.*
	Hebben jullie alle deze voorstellen met de brusselsegewest besprokken, volgens de info dat ik van interne bron heb, dit is nooit van toepassing geweest.	*Zeker en vast, we hebben zelfs deze week nog overleg gehad met de Brusselse administraties, maar zij zijn al sinds het begin in 2018 zeer nauw betrokken bij het project.*
	De nieuwe ster wisselaar E40-Ring ziet er prachtig uit, maar mogen wij deze niet voorzien op het Leonard kruispunt ?	*We werken ook aan een planningsproces voor de Ring Oost en dus ook voor Leonard, Maar dat zit dus nog in studiefase en we dienen hier ook nog meer samen te werken met het Brussels Gewest aangezien de gewestgrens door dat kruispunt loopt. Meer info: https://www.werkenaandering.be/nl/werken-aan/zone-ring-oost/verkeerscomplex-leonard*

Verslag

GPP R0 Nord – Séance d'information acteurs administratifs– Consultation publique

Date séance:	07/06/2021
Localisation:	Teams
Ons kenmerk:	R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_VER_ALG_012 Versie: 1
Auteur(s):	Filine Declerck, Guy Bourdet
Présences:	Liste des présences
Contenu:	• Contexte général- Réaménagement R0-Nord • Procédure et processus R0-Nord • Cadrage R0-Nord • Suite

Verslag

1. GÉNÉRAL

La présentation (R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_006) utilisée pendant la session d'information, a été envoyée le jour même à tous les acteurs administratifs. Ce compte rendu reprend les questions posées verbalement ou transmises par le chat.

2. QUESTIONS POSÉES

STIB-MIVB: La STIB demande la vision (le concept) et des schémas indiquant clairement les sorties, (ainsi que leur éventuelle suppression) qui permettent de vérifier les lignes de STIB.

DWV: Le plan s'accorde sur Goodmove donc le projet est aligné aux flux de Bruxelles.

THV MoVeR0: Le réseau du transport en commun et les cyclistes sont des données de départ de toutes les propositions et sont intégrées et détaillés de façon qualitative. La réalité est que dans cette section du Ring il y a beaucoup d'échangeurs et des sorties à intervalle trop court avec les conséquences connues pour la sécurité du Ring. Pour réaliser (un concept) de Ring qui répond aux règles, il faudra faire un choix quant au sorties à garder et/ou à supprimer.

STIB-MIVB: Les suppressions des sorties ont un grand impact. Certaines verront leurs utilisation augmenter, ce qui peut avoir des conséquences pour les lignes de bus.

THV MoVeR0: La question est connue et se pose également pour De Lijn. Dans les modèles tous les conséquences seront étudiés. Il a été de même dans la première phase (Loop 1 où l'infrastructure a été optimalisée grâce aux résultats de la modélisation..

STIB-MIVB: Sur base du slide 19, je comprends que le projet va commencer en 2025 et que ça va prendre quelques années ?

DWV: En effet, le projet est parti pour quelques années.

Brucity: Se pose des questions sur la procédure du côté de Bruxelles. Il faudra un permis à Bruxelles?

DWV: Il y a pas de changement d'affectation de sol à Bruxelles, donc pour le GRUP il n'y a pas de procédure nécessaire. Pour le permis les deux procédures (Flandre et Bruxelles) seront suivis.

Brucity: Donc le GRUP est seulement sur le territoire de la Flandre ?

Oui. Pour le GRUP zone Est la Flandre et Bruxelles travaillent ensemble car la frontière régionale se situe au niveau du carrefour.

Brucity: Toutes les observations seront inclus dans la note d'observation (annexe), l'avis officiel de la ville sera demandé?

Les communes ont déjà reçu une lettre et également un appel officiel du 'Departement Omgeving'.

Brucity: Quel est le lien entre le Heizel en le GRUP ?

DWV: L'étude Heizel est co-pilotée avec Bruxelles. Le but est d'introduire une solution dans l'étude et de l'intréger dans le GRUP..
THV MoVeR0: L'étude est bien intégrée. Deux alternatives ont été proposées pour le désenclavement. Au moment précis de cette session il reste encore 5 alternatives. Les résultats seront intégrés dans l'étude.

Berchem-Saint-Agathe: Rejoint la question sur les bus et les entrées/sorties (à Berchem-Saint-Agathe il y en a 4). Trois remarques supplémentaires

1) Remonter les files sur le Ring

   DWV: N8 est en dehors du la zone du GRUP.

2) Le trafic ne sera-t-il pas report sur les voiries communales

3) Episodes orageux qui créent des inondations : il faut faire attention particulièrement à cela dans les études.

   DWV: Dans le projet le maillage vert et bleu est renforcé pour éviter les inondations. Les solutions proposées dans le cadre du projet doivent être 'future proof'. La question climatique est inclue dans l'étude..

Woluwe-Saint-Pierre: La commune de Woluwe-Saint-Pierre soutient également la remarque de la STIB.

Woluwe-Saint-Lambert: Rejoint la question sur les bus et les entrées et sorties posée par la STIB en par Berchem-Saint-Agathe et (se) pose des questions sur le Boulevard de Woluwe et la connexion avec UCL Saint-Luc. Des cartes et plans plus en détails sont demandées.

DWV: DWV est au courant des soucis du Boulevard de Woluwe de UCL et c'est clair que cela demande une attention particulière.

Woluwe-Saint-Lambert: Demande si pour le P+R à Kraainem il y a une vision plus globale.

DWV: Il existe un plan global avec l'emplacement des « points Hoppin » et des P+R..

3. LISTE DE PRÉSENCES

Organisation	Liste de présences
De Werkvennootschap	4
THV MoVeR0	7
Departement Omgeving	1
Gemeente Jette	1
Stad Brussel	4
Gemeente Sint-Agatha-Berchem	2
MIVB	3
Brussel Mobiliteit	5
NEO	1
Billie Bonkers	1
Gemeente Wezembeek-Oppem	1

4. ANNEXE

Annexe 1: Présentation - R0NO_GPP_DWV_SF_LOOP2_AL_PRE_ALG_006

Franse sessie 07-06-2021

Onderwerp	Vraag, idee, suggestie of opmerking	Antwoord gegeven tijdens webinars
ALGEMEEN		
Plandoelstellingen		
	Il y a-t-il une priorité dans les 4 objectifs?	*Non. Ils se trouvent tous au même niveau.*
Leefbaarheid	l'argument de devoir reconnecter les centres de saint etienne et zaventem n'est pas tres clair. Le ring est une infrstructure d'intéret national stratégique et il est normal que cela passe au dessus de certains intérets privés locaux	*Vous avez raison, mais dans le contexte de la viabilité locale (voir le deuxième objectif du plan d'aménagement) le maintien des connexions locales est également très important. C'est pourquoi nous étudions comment rétablir cette liaison communale et locale.*
Landschappelijke inpassing		
Verkeersveiligheid	pourquoi dites vous que les entrees sorties de l'echangeur E40 ne fonctionnent pas bien? en fait elles fonctionnent tres bien, le problème est qu'il y a souvent des files vers tervuren ou vers wemmel, et que ces files se répercutent sur la E40, mais le problème ne sont pas les les entrees sorties qui sont bien faites	*Le grand problème c'est l'interdistance entre les entrees et les sorties et l'échangeur de l'E40 c'est juste trop proche les uns des autres. C'est pour ça que la zone entre l'échangeur de E40 et l'entree et sortie 3 est une des plus dangereux de toute le Ring.*
	ajouter des carrefours et créer des files supplémentaires crée aussi des accidents	*Nous vous expliquerons plus tard le projet dans la zone de sortie 20 de la E40.*
Multimodale bereikbaarheid	La répartition modale ne touche que les personnes, que faites-vous pour les camions?	*Le gouvernement flamand se concentre sur les alternatives de transport, comme le groupage des transports ou le transport sur l'eau. Nous ne sommes nous-mêmes qu'un organisme de mise en œuvre impliqué dans ce projet.*
	Quel est le % actuel d'utilisation de vélos par rapport à l'objectif fixé à minimum 25 % - et si on n'y arrive pas, on aura dépensé tout cet argent pour des pistes cyclables vides ??	*À Bruxelles et dans la périphérie flamande, l'utilisation de la bicyclette représente environ 4 % de tous les déplacements. C'est pourquoi nous allons investir plus de 300 millions d'euros dans la seule périphérie flamande au cours des prochaines années.- Nous sommes convaincus qu'il n'y aura pas de cyclisme aujourd'hui car le réseau n'est pas sûr et pas agréable. Nous voulons faire quelque chose à ce sujet. Les cyclistes viendront d'eux-mêmes.*
	Selon vos projects, combiens de véhicules n'utiliseront plus le ring	*Il est très difficile de répondre à cette question, car elle dépend également de facteurs externes, et pas seulement de notre projet. Nous partons du principe que le milliard d'euros que nous investissons dans les alternatives avant d'effectuer ces travaux feront en sorte que les alternatives soient beaucoup plus utilisées.*
	Donc dans votre projet, vous avez également des parkings de délestage?	*Oui. Assurez-vous de consulter notre site web à l'adresse Hoppinpoints https://www.werkenaandering.be/fr/travailler-sur/points-mob.*
	Bonjour, les pistes cyclables prévues sur les axes parallèles au R0 (par exemple vélo route sur chaussée Romaine) sont des aménagements dont le budget est prévu dans l'enveloppe financière de réaménagement du Ring ? - Donc l'aménagement de ces pistes cyclables se fera en même temps que les travaux du Ring ?	*Tout à fait, dans cette législature un budget de 300 millions d'euros est prévu, bon pour 115 km de pistes cyclables et d'autoroutes cyclables. - Nous travaillons déjà beaucoup sur les autoroutes cyclables aujourd'hui : un certain nombre ont été réalisés, un certain nombre est en pleine étude pour démarrer à court terme. N'hésitez pas à consulter notre site internet : https://www.werkenaandering.be/fr/travailler-sur/infrastructure-cyclable*
	Bonsoir. Quelles sont les évolutions de trafic attendues par modes? Vélo, transport public, voiture : combien en situation existante, combien en situation projettée selon les alternatives ?	*C'est très difficile à dire car cela dépend non seulement de notre projet, mais aussi de nombreux facteurs externes. Nous espérons, bien sûr, que notre investissement d'un milliard d'euros dans les alternatives à la voiture fera en sorte que davantage de personnes adoptons ces alternatives.*
	Combien de bandes va t'on ajouter au ring, et combien de temps estime t'on les travaux?	*Cela dépendra de l'alternative choisie. Toutefois, nous n'ajoutons pas de voies n'importent ou dans le seul but d'augmenter la capacité. Si des voies sont ajoutées, l'objectif est de séparer les flux de circulation. L'anneau sera ainsi plus sûr et donc plus rapide. Il est un peu tôt pour dire combien de temps dureront les travaux*
	Een vraag omtrent openbaar vervoer: Er is een bestaand aanbod van de TEC tussen LLN en UCL in Woluwe, waarbij gebruik gemaakt wordt van de Ring. Wordt dit behouden? Ik hoor hiervan niets in het overzicht.	*Dag Els, wij brengen geen wijzigingen aan aan de netwerken van het openbaar vervoer. Vanuit het project van de ring wordt er m.a.w. niet geraakt aan dit aanbod tussen LLN en UCL.*

Alternatieven		
	l'alternative 3 me semble pas mal mais ne serait-il pas possible d'integrer le pont paysager à hauteur de la nouvelle entrée/sortie Jette avenue de l'arbre ballon?	
	Les projets de recouvrement du Ring le long du LAerbeek et de Wemmel sont-ils réslistes financièrement ?	*Oui, ils sont inclus dans notre plan.*
Overkapping		
	si vous ajouter des bandes parallelles, allez-vous réduire le nombre des bandes du Ring svp?	*L'alternatif 2 propose 3 bandes centrales + 2 bandes parallèles. Il faut noter qu'il y a déjà des zones avec une structure parallèle. Suite le nombre de m² asphalté ou bétonné n'augmentera pas ou très faiblement comparé à la situation existants*
	Pouvez-vous rappeler à quoi servent les bandes parallèles ?	*Donc nous pouvons séparer les flux de trafics. Ainsi, ils n'entreront pas en conflit les uns avec les autres et le Ring sera plus sûr et donc plus fluide.*
Parallel	donc si j'ai bien compris, bande parallèle = bande pour trafic local p.ex. de Zaventem vers Kraainem.	*Exactement ca!*
Light		
Lateraal		
Varianten		
	Vous ne parlez plus de la variante de diminution de vitesse de 100 à 70. Est ce que cette option est d'office reprise dans les solutions ou non?	*100 ou 70 est en étude à ce moment, donc ils sont les deux possibles pour le moment.*
Snelheid		
Lengteprofiel		
verkeerswisselaars		
	Pour la sortie n°9, pourquoi amener vous le trafic via l'Avenue de l'Arbre Ballon qui est sur Bruxelles et dans une zone résidentielle et même un peu "verte"?	
	La sortie vers Avenue Charles Quint sera toujours disponible dans ses formes actuelles ?	
Aansluitingscomplex	Bonjour, vous allez mettre une sortie et une entrée au ring au niveau de la sortie 9 c'est-à-dire à proximité des Jardins de Jette dans une zone résidentiellle. Quid la polution, du bruit et de la mobilitité. L'Avenue de l'Arbre Ballon étant déjà congestionnée en temps normal. Combien de bandes souhaitez vous mettre à cet endroit. Merci. Vous dites que vous déplacez cela vers l'ouest à quel niveau, quel numéro de l'Arbre Ballon. Vous avez un plan ?	*Bonsoir, il est vrai que nous allons déplacer la sortie vers l'ouest. Nous ne le relierons plus directement à la "Steenweg op Brussel - chaussée de Bruxelles", mais à la "Dikke-Beuklaan - avenue de l'arbre Ballon". Cette intersection est toujours à l'étude, nous sommes en train de faire des calculs de mobilité détaillés. L'impact sur le bruit, la pollution, ... seront analysés plus en détail dans le rapport sur les incidences environnementales (plan-MER). Les plans peuvent être consultés sur notre site, https://www.werkenaandering.be/nl/lees-mee/documenten, "Scoping note 2 - Annex 16"*
	Combien de bandes de circulation sur le pont de la nouvelle sortie 9 ? Comment règle-t-on la priorité des flux de véhicules (les flux se croisent) ? L'avenue de l'Arbre Ballon est déjà encombrée. Comment garantit-on un accès sans retard vers l'UZ ? "	*Actuellement, 2 x 2 voies sont prévues sur le pont. Les flux qui se croisent sont régulés par des feux rouges. Par des calculs avec un modèle de trafic macroscopique, nous examinerons les effets sur l'Avenue de l'Arbre Ballon, l'Avenue de l'Eposition, la Chaussée Romaine etc. L'étude d'incidences Environmental au niveau plan (plan-MER) analysera également d'autres effets. L'accès vers l'UZ ce fait par le nouveau complexe en combinaison avec l'Avenue de l'Arbre Ballon*
	Entre le pont de l'avenue de l'Exposition et le nouveau ASC 9, il y a moins de 200 m. Où va attendre le trafic sortant venant de Vilvoorde lorsque le feu sera rouge ?	
	Quel sera l'impact sur la communication en ville suite à la fermeture de la sortie 8?	
	Avez-vous imaginé un contournement par l'ouest de wemmel vers la sortie 7a avec la suppression complète des sorties 8 et 9, sur lesquelles se focalisent la polémique?	*vous voulez donc que nous gardions un seul junction 7a(Parking-C) et que nous fermions les deux autres 8(Wemmel) et 9(Jette) ? Il sera donc très difficile pour l'hôpital de l'UZ Brussel d'ouvrir rapidement en cas d'urgence. Par conséquent, cela n'a pas été jugé acceptable. Le site du Heysel est un lieu d'événements majeurs où un complexe de bretelles et de sorties a été désigné afin de ne pas saturer complètement le réseau routier sous-jacent en cas de trafic intense.*
	Waarom is het onmogelijk om bij afrit 9 een oprit (vr de buitenring) te bouwen parallel met de afrit buitenring?	*in de huidge toetstand is de bochtstraal en acceleratie lengte vele malen te kort om op een verkeersveilige manier aan te sluiten met de R0. Zelfs bij het combineren van op-en afrittencomplex 8(Wemmel) met 7a(Parking C) hebben we nog te weinig ruimte om het op-en afrittencomplex 9 (Jette) op een veilige manier aan te sluiten op de R0, we moeten dus opschuiven naar het westen om een verkeersveilige situatie te creëren. We trachten alle complexen zo compact mogelijk te ontwikkelen om zo veel mogelijk ruimte te verkrijgen op de R0, zodat we een verkeersveilig systeem kunnen ontwikkelen.*

	Merci de me dire si il va y avoir un échangeur au niveau de la sortie 9	*Bonsoir, en effet l'entrée et la sortie 9 existantes sont incomplètes et écartées. En état de conception, la rampe d'entrée et de sortie 9 sera complétée et composée. Vous pouvez trouver le design sur notre site web : https://www.werkenaandering.be/fr/en-savoir-plus/documenten "scopingnota 2 - annexe 16".*
	A quelle distance approximative cet échangeur va être éventuellement construit et quelle hauteur va-t'il avoir ?	*Cela dépend un peu des détails techniques, mais il prendra moins de place que l'échangeur actuel.*
	Pour la sortie n°9, pourquoi amener vous le trafic via l'Avenue de l'Arbre Ballon qui est sur Bruxelles et dans une zone résidentielle et même un peu "verte"?	
	les carrefours pour prendre à gauche, ya-t-il des feux de signalisation avant de prendre à gauche? - Pourtant la semaine passée lors des sessions en NL, vous aviez bien parlé de feux de signalisation pour tourner à gauche pour certaines alternatives. Quid?	*Les carrefours ne sont pas dessinés en détail, une solution avec des feux de signalisation est une des options à étudier dans la phase projet. - Les solutions avec des feux sont en études. C'est une des options.*
	J'admire la manière avec laquelle on ignore superbement les soucis de la nouvelle entrée sortie 9 Et ou on ne vprésente pas des variantes sur cette sortie	
	Donnez des détailks sur la sortie 9- on cherche midi à quatoreze heure et pourquoi pas créer une entrée en vers g bigard en partant de la chaussée de Wemmel et en laissant les 3 autrres dans l etat ou elles sont ???	*Parcequ'ils sont trop proche les uns des autres. Et ca c'est pas sur, et est le cause des accidents et aussi les embouteillages*
	Combien de bandes à hauteur de l'entrée et sortie 9. A quelle niveau allez vous le repousser ?	*une élaboration exacte de l'intersection de la sortie 9 et de la Dikke-Beuklaan - avenue de l'Arbre Ballon est encore à l'étude. Mais actuellement, un maximum de 2 voies par direction est prévu, avec des "dérivations" occasionnelles qui n'ont pas de feux de circulation. Nous n'aurons pas à abaisser la Dikke-Beuklaan (avenue de l'arbre ballon), nous connecterons au niveau existant.*
	il n'y a pas une seule dia avec la configuration de la sortie 9 proposée	
	Quelle hauteur aura cet échangeur à la sortie 9	*Cela dépendra de détails techniques supplémentaires, auxquels nous ne pouvons pas répondre aujourd'hui.*
	pouvez-vous confirmer qu'il n'y aura plus aucun acces de wemmel vers le Ring0 ?	
	Comment monter sur le ring à l'entrée 9?	
	et un habitant du centre de wemmel, comment rejoint-il le ring ?	
	la configuration actuelle est-elle si problématique qu'il faut tout changer ? exproprier, sacrifier la qualité de vie et la tranquilité pour le traffic ?	*En effet, la situation ne correspond pas du tout aux normes actuelles. Mais avec ce projet, nous allons améliorer la qualité de vie. Et nous voulons ramener la paix et la tranquillité dans les centres des villages en repoussant le trafic qui ne doit pas être là sur le périphérique.*
	Le traffic local (voitures) reste-t'il possible d'Houba de Strooper <--> Limburg Stirum (sur le pont de Wemmel) ?	*Pour croiser le Ring, oui.*
	Pourquoi ne pas connecter ce nouvel échangeur avec Wemmel sans passer par l'avenue de l'arbre ballon? Arbre ballon ne va jamais pouvoir absorber tout ce trafic. Il est évident que ces plans ne pourront avoir que des impacts négatifs sur l'avenue arbre ballon et donc les quartier voisin. Quelles sont les autres options qui permetraient d'éviter cela? une connexion directe par l'autre côté via Wemmel est-elle envisagée ?	*Nous étudions les effets de nos plans dans le cadre de diverses études, y compris les effets sur l'Avenue de l'Arbre Ballon à Jette. S'il y a des effets négatifs, nous essaierons de prendre des mesures pour éviter ces effets négatifs.*
	S'il vous plait : les voitures pourront-t'elles encore utiliser le pont de Wemmel pour le traffic local ? Vous avez dit 2 fois : "bus, vélos, piétons" mais pas voitures ?	*Pour être clair, vous pourrez toujours traverser en voiture sur le pont. Mais plus de conduite sur le Ring.*
	7A pour néo, c'est vrai, ce n'est pas seulement une voir logistique un jour sur deux ?	*Dans les alternatives la route logistique doit être considérée comme une route classique qui peut jouer un rôle important dans la mobilité dans les environs.*
	Est-il vrai que l'extrémité du boulevard de la Woluwe ne sera plus accessible aux voitures venant du ring ou allant vers le ring au niveau de la Henneaulaan (complexe 3) ? Si oui que prévoyez-vous pour les voitures des travailleurs des entreprises le long du boulevard de la Woluwe et notamment l'hopital St-Luc ?	*je vais poser votre question à Bart après sa présentation.*
	et l'accessibilité pour l'hopital UCL et surtout les ambulances qui utilisent tout le temps le Bd de la Woluwe? vous y avez pensez? et tout le personnel, étudiants de l'université, les bureau PWC..... autant de personnes que pour les complexes près de l'OTAN. Pourquoi ne pas assurer une connexion avec le Bd de la Woluwe depuis la sortie 4?	*Il est évident que tous nos plans doivent tenir compte des problèmes d'un site aussi important que celle de l'UCL Saint-Luc. Nous avons donc déjà eu plusieurs réunions avec eux et nous continuerons à le faire. Nos solutions proposées pour le réaménagement du Ring devront également garantir une bonne mobilité pour l'UCL Saint-Luc.*
	comment rejoindre machelen (macro...) et vilvorde à partir de kraainem si on"coupe" le R22/Bld de Woluwe?	*Entrée de Kraainem -> E40 -> Ring -> Machelen*

	Comment l'UCL aura encore accès au Ring, et en cas d'accident sur le ring comment les blessés seront transportés à l'hopital le plus proche et rapidenment?	*Il est évident que tous nos plans doivent tenir compte d'un site aussi important que celle de l'UCL Saint-Luc.Nous avons donc déjà eu plusieurs réunions avec eux et nous continuerons à le faire. Nos solutions proposées pour le réaménagement du Ring devront également garantir une bonne mobilité pour l'UCL Saint-Luc.*
	le fait que les entrees sorties de kraainem sur l'autoroute de louvain ne sonts pas claires n'est pas un argument convainquant car elle sont très claires pour les habitants , et pour les autres ils on généralement un navigateu	*Il s'agit non seulement d'une sortie disloquée, mais aussi d'une circulation peu sûre. Par exemple, la bretelle d'accès à l'E40 en direction de Louvain est beaucoup trop proche de l'échangeur. Il faudrait ajouter environ 800 mètres pour sécuriser la circulation.*
Milieubeoordeling		
Sluipverkeer		
Impact verkeer omgeving	Merci de noter qu'à proximité du bois du Laerbeek, à coté de l'AZ-VUB il existe une école	*Bonsoir, Merci pour votre remarque. Nous connaissons en effet cette école et étudions l'impact des alternatives, entre autres dans le cadre de l'étude d'impact environnemental*
	Quelles seront les conséquences sur la communication routière locale à Jette et Laeken suite à la fermeture de la sortie 8. Enclavement .....plutôt que désenclavement	*Bonsoir. Étant donné qu'il y a trop de connexions à trop courte distance, ce qui donne lieu à des segments peu sûrs et encombrés, il est nécessaire de combiner et de compacter les connexions. Pour cela, nous fermons le complexe de jonction 8 (Wemmel), mais nous le combinons avec 7a (parking-c). En combinant les deux complexes de raccordement et en prenant des mesures supplémentaires sur le réseau routier sous-jacent, nous pouvons faire en sorte que l'impact soit limité. Les résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement (plan-MER) indiqueront où nous devons prendre des mesures supplémentaires.*
	On semble completement oublier les impacts des entrees et sorties 9 sur l avenue de l arbre ballon déjà saturée	*Nous étudions les effets de nos plans dans le cadre de diverses études, y compris les effets sur l'Avenue de l'Arbre Ballon à Jette. S'il y a des effets négatifs nous essaierons de prendre des mesures pour éviter ces effets négatifs.(pourra-t-on consulter ces informations à Jette ?*
	Bonjour, l'acheminement du trafic de/vers le futur centre "Néo" (jusque 4000 véhicules à l'heure) est pris en compte dans vos études svp ? Merci et Néo est prévu via quelle sortie svp ?	*C'est tout à fait ça. Nous tenons compte de tous les développements futurs dans la région. Un groupe d'étude conjoint se penche actuellement sur l'avenir de la mobilité autour du plateau du Heysel. Elle se penche sur la question. Les communes et Bruxelles sont également impliquées.*
	Dans les alternatives pour Wemmel, considérez vous dans tout les cas que la Limburg Strirum devient une circulation locale uniquement ? Ou est-ce encore possible de considérer la Limburg Stirum comme une voie d'entrée (de sortie) vers Bruxelles ?	*Nous transformons l'avenue L.Stirum en une zone d'habitabilité majeure. Nous allons nous concentrer sur les piétons, les cyclistes, les transports publics et le trafic local. Il sera donc toujours possible de passer en voiture sur la L. Stirumlaan.*
	qu'est ce qu'est vous pensez faire avec ch de Bruxelles à Wemmel? un double sens?	*C'est actuellement à l'étude, ainsi que l'emplacement de la véloroute, la Chaussée de Bruxelles a également été sélectionnée dans le cadre du réseau central (De Lijn)*
	ce que beaucoup de monde aimerait savoir précisément, c'est si vous avez pensé à tout le traffic supplémentaire que vous allez envoyer dans l'Avenue de l'Arbre Ballon et un quartier résidentiel qui n'est pas faite pour absorber tout ce trafic. La fluidité du ring, c'est très bien, mais si c'est pour complètement boucher le Nord de Jette, ce n'est pas correct.	*Nous étudions les effets de nos plans dans le cadre de diverses études, y compris les effets sur l'Avenue de l'Arbre Ballon à Jette. S'il y a des effets négatifs, nous essaierons de prendre des mesures pour éviter ces effets négatifs.*
	C'est DEJA emboutillé !!!	*Et c'est exactement ça qu'on veut résoudre!*
	Le carrefour de l'arbre ballon aura tout le traffic de Bxl ET le traffic de Wemmel, qui passe aujourd'hui par Limbur Stirum 88	*Nous étudions les effets de nos plans dans le cadre de diverses études, y compris les effets sur l'Avenue de l'Arbre Ballon à Jette. S'il y a des effets négatifs, nous essaierons de prendre des mesures pour éviter ces effets négatifs.*
	La proposition de créer un pont au delà de K. Astridlaan est une excellente proposition.	
	Avez-vous déjà vu le temps nécessaire au heures de pointes à cet endroit ? Voir la gestion des feux lumineux	*Tout est bien sûr justifié sur la base de comptages, de chiffres et de simulations.*
	QuickWin = OK en 2025 mais après... Vous faites le choix d'étouffer Bruxelles Est et de laisser la zone industrielle autour de l'aéroport accessible en coupant le R22 sous la sortie 3.Connecter le R22 à l'échageur de Sint-Stevens-Woluwe promet de beaux bouchons d'ici 2030 et au-delà...	
	quid des filles sur le bld de la woluwe depuis bruxelles? il est déjà impossible de prendre la wezembeeklaan qui est à une bande et surbombée. Où va aller ce trafic?	
	remplacer des laisons qui sont aujourdhui à deux bandes par des carrefour à feux me semble une solution qui fa créer des files	
	avec le nouveau complex kraainem, il y aura plus de filles sur le bld de la woluwe depuis bruxelles, tout le trafic qui vient de wollue (bxl) ? et il est déjà impossible de rejoindre de prendre la wezembeeklaan qui est à une seule bande et surbombée. Où va aller ce trafic?	*L'idée est de s'attaquer au problème de la congestion, et non de créer une congestion supplémentaire.*

	kraainem: concentrer en un seul carreforu des flux d'entree sortie qui étaient avant séparés va créer inévitablement un effet d'entonnoir et de files supplémentaires	
Impact lucht	On va en avaler des particules fines.	*Les fines particules et le bruit seront examinés dans notre rapport d'impact sur l'environnement. Cela nous indiquera où nous devons prendre des mesures d'atténuation pour contrer ces aspects.*
Impact licht		
impact geluid		
	A quel moment du processus aura lieu l'étude d'impact environnemental/bruit...sur l'arbre ballon?	Une étude d'impact sur l'environnement est réalisée à différents moments du processus. Dans une première phase, qui a été achevée, une première évaluation environnementale (effets bruit, air, santé,...) a été faite au niveau du plan. Les résultats se trouvent dans l'annexe de la note de cadrage 2. Dans la suite de l'enquête sur le processus de planification intégrée, une évaluation environnementale sera à nouveau réalisée. Cela sera intégré dans le plan. Ensuite lors de la demande de permis environnemental une nouvelle évaluation environnementale sera réalisée au niveau du projet. Les effets sur l'air, le bruit, la santé... De cette manière les effets relatifs à l'air au bruit à la santé etc. seront examinés en profondeur etc. seront examinés en profondeur d'abord au niveau du plan puis au niveau du projet.
	Votre projet pour la sortie N°9 semble passer sur une zone classée Natura 2000. Est-ce exact?	*Bonsoir, On ne passe pas sur la zone Natura 2000 du Bois du Laerbeek, on y passe à côté. Toutes les alternatives étudiées pour le réaménagement du Ring restent en dehors de cette zone protégée, et aucune de ces alternatives emportera une occupation d'espace de cette zone de conservation. L'impact du réaménagement du Ring sur le bois de Laerbeek sera étudié de façon élaborée dans une évaluation appropriée, que fait partie du rapport d'incidence environnementale.*
	dans l'option " bandes paralleles" en zone 3, prevoyez vous des murs le long des nouvelles bandes pour limiter le bruit, ainsi qu'un revetement adapté pour limiter le bruit et une limite de la vitesse?	*Le bruit sera examiné dans notre rapport d'impact sur l'environnement. Cela nous indiquera où nous devons prendre des mesures d'atténuation pour contrer ces aspects. La vitesse sera limite à 70km/h maximum sur les bandes parallèles*
	Nous avons malheureusement déjà le tram qui passe devant notre maison et selon l'enquête environementale on allait installer des tapis anti bruit et de l'herbe entre les rails pour amortir le bruit. Tout cela était mensonger alors désolée mais je n'y crois pas trop.	
	Je me demandais si une reduction des entrees et sorties dans cette zone (7 à 9 actuel) n'entrainerait pas une augmentation de la vitesse des conducteurs? Comptez-vous reduire la vitesse dans ce tronçon (à l'aide de radars ou bien murs anti bruits) sinon ce sont les habitants des Jardins de Jette qui vont en subir les consequences...Je me disais qu'en essayant peut être de faire des entrees et sorties à hauteur de la nouvelle zonne de Jette en sous-terrain et en continuant le pont ecologique au dessus pour "enlever" le bruit de la circulation automobile ça permettrait de faire une grande foret pour permettre aussi les promenades à pied ou à velo	*Moins de connexions = moins d'accidents = meilleure circulation = vitesse (limitée) plus élevée. Nous installerons bien sûr des murs antibruit le long du R0 lorsqu'il sera situé à proximité de zones résidentielles. Ces mesures seront également incluses dans le rapport sur les incidences environnementales (plan-MER). Il est important pour nous que la qualité de vie autour du R0 ne fasse que s'améliorer !*
	L'étude acoustique dans ces espaces naturels sera-t-elle faite après le choix de l'alternative ou avant, pour permettre de déterminer quelle alternative est choisie ? Merci !	*Nous étudions déjà les effets de nos différentes alternatives, notamment dans le cadre de la recherche sur l'impact environnemental. De cette façon, nous pouvons déjà inclure des mesures dans nos conceptions pour réduire les effets négatifs.*
	La fluidité du R22 ne sera elle pas affectée. ?	*Avec la déconnexion du Ring et R22, la fluidité sur le R22 même vas améliorer.*
Impact groen	ronkel et dijck vont-ils être modifiés ?	*Le paysage protégé du Ronkel sera sauvegardé au maximum dans notre vision du paysage et du réseau écologique*
	Qui pourra emprunter les ponts paysagers ?	
	bonsoir, pourquoi le pont ne peut pas être plus long à côté du Laerbeek ?	*Bonsoir, une bonne connexion avec l'environnement est importante. Le R0 coupe le paysage dans cette zone, mais un peu plus à l'ouest, le R0 s'élève. Le pontage maximal sans former un mur en saillie dans le paysage a été étudié. Les plans des ponts minimum et maximum peuvent être consultés sur notre site, https://www.werkenaandering.be/fr/en-savoir-plus/documenten, "Scoping note 2 - annex 16".*
	Ponts paysagers: accessible aux piétons, à la faune, ?	*Les ponts paysagers vont être accessibles à la faune mais aussi aux piétons et cyclistes. La conception exacte n'est pas encore connue dans cette phase.*
	qu'en est il de la zone du ronkelhof?	*La zone Ronkelhof est un paysage protégé. On évite au maximum des effets négatifs dans cette zone.*
	Les pôles verts sont bienvenus, pourriez-vous, s'il vous plait détailler à quel ouvrage peuvent-ils correspondre?	

	Le pole vert correspond-il à un ecoduc?	*Non, pas un ecoduc, mais à une connexion écologique (ca peut aussi être sous le ring)*
	Ronkel est une zone préservée également, correct?	*Correct, c'est un paysage protégé que nous essayons de préserver et de protéger dans le cadre de notre étude.*
	Avec la nouvelle sortie 9 vous allez quand même impacter le bois du Laerbeek qui est une zone Natura 2000... en construisant de nouvelles voiries en lieu et place d'arbres et d'espaces verts.	*Le bois du Laerbeek constitue une zone spéciale de conservation qui fait partie du réseau protégé « Natura 2000 ». Toutes les alternatives étudiées pour le réaménagement du Ring restent en dehors de cette zone protégée, et aucune de ces alternatives emportera une occupation d'espace de cette zone de conservation. L'impact du réaménagement du Ring sur le bois de Laerbeek sera étudié de façon élaborée dans une évaluation appropriée, que fait partie du rapport d'incidence environnementale. on essaie de renforcer le bois du Laerbeek en incluant un pont paysager dans nos plans à hauteur de la forêt afin que l'intérieur du Ring soit relié à l'extérieur.*
	le nouveau complex de kraainem supprimera un zone un peu verte.	*Certes, il faut prendre un peu de vert ici et là. Avec l'ensemble du projet Werken aan de Ring , nous allons réduire l'utilisation totale de l'espace dans toutes les alternatives!*
	Pourquoi avoir dépensé des sommes folles et perdu 5 ans pour réaménager le R22, pour en faire une piste cyclable. Le R 22 peut dorénavant être réaménager en zone verte, et en faire un magnifique parc.	
Impact water		
Milderende maatregelen	Prévoit-on un aménagement du ring en tenant compte des situations spécifiques des camions et voitures ? Par exemple avec une bande réservée aux camions ...	*Nous avons étudié la possibilité de réserver une voie particulière à un usage particulier, mais il semble que ce ne soit pas le cas. Donc non, une voie séparée pour les camions n'est pas dans notre projet pour le moment.*
	Cette option de mettre une sortie et entrée à proximité d'une zone résidentielle ne suit pas votre logique écologique. Il y aura beaucoup plus de bruit et de polution. Pas moyen de mettre un mur anti-bruit ou de diminuer la polution ? Très mauvaise nouvelles pour les habitants de l'Avenue de l'Arbre Ballon. Il serait difficile de mettre des murs anti-bruit à une entrée et une sortie 9 d'un échangeur ???	*Toutes les propositions sont soumises à une étude d'incidences. La nuisance sonore est un des thèmes. Si nécessaire, des mesures comme des murs antibruit seront intégrées dans les plans définitifs. Il ne s'agit pas de savoir s'il est difficile de les placer, mais où ils ont le plus d'effet. C'est ce que nous étudions en ce moment.*
Mobiliteit algemeen	La Chasussée de Bruxelles sera à double sens alors?	*C'est actuellement à l'étude, ainsi que l'emplacement de la véloroute, la Chaussée de Bruxelles a également été sélectionnée dans le cadre du réseau central*
	Pourriez-vous nous donner la sources des statistiques accidents?	*Les chiffres sont de la police fédérale.*
	Je veux les chiffres ou l'acces à ces chiffres. Cela fait +/- 15 nas que je suis sur ces sorties et les accident ne sont pas à la sortie Woluwé mais bine sur l'accès vers Leuven/Liège	*Dans l'annexe 12 de notre Scopingnota 2 il y a une discussion détaillée des accidents etc.*
	si on mettait sur le même plan une infrastructure d'inétert stratégique national et une connection local, on ne ferait jamias d'autoroutes!	
	quel flux de trafic autre que le ring ?	*Il existe deux types de trafic : le trafic qui emprunte le Ring sur de longues distances (par exemple entre la E40 et la E40) ou le trafic qui emprunte une entrée/sortie locale. Cela provoque des conflits et de nombreux incidents et accidents.*
	Et que devient la chausssée de Louvain entre Woluwe St Etienne et Zaventem. C'est pourtant une route facile et simple et peu utilisée.	*dans notre vision la chaussée de Louvain est sélectionnée comme 'axe de livabilité', sur cet axe, il se trouve le 'RER' (fietsPLUS) et une ligne 'réseau centrale' pour le bus (de Lijn).*
	Un plan de déviation du trafic automobile durant les travaux a-t'il déjà été conçu ?	*Non, pas encore. Nous tenons compte de la problématique de garantir au maximum le trafic pendant les travaux mais sur un niveau très global. Dans cette phase, il est impossible d'étudier cette problématique sur un niveau détaillé. Cela sera sujet du projet et l'étude d'incidences au niveau de projet.*
	Quelle sera la différence entre l'autoroute normale et l'autoroute urbaine ? Seulement la vitesse ou encore autre chose ?	*La conception de la route sera également différente : une route normale pour les voitures comporte une bande d'arrêt d'urgence et des voies très larges. Sur l'autoroute urbaine, les voies sont plus étroites, avec des couloirs séparés pour les bus et sans bande d'arrêt d'urgence. Il y aura également beaucoup plus de verdure, comme une allée d'arbres.*
	Que deviendra le Bd de la Woluwe entre la sortie 3 et la chaussée de Louvain?	
Werfzone	Combien de temps devraient durer ces travaux (dans le cas idéal ou tout se passe bien) ?	*C'est difficile à dire aujourd'hui. Cela dépend aussi de l'alternative dont il s'agit. Nous comptons sur au moins cinq ans, mais ce sera probablement plus. Nous examinons déjà comment nous pouvons limiter les désagréments et nous choisirons également un contractant en fonction de la manière dont il gère les désagréments.*

	Quelle sera la différence entre l'autoroute normale et l'autoroute urbaine ? Seulement la vitesse ou encore autre chose ?	
MKBA		
Grond innames	Merci de nous répondre au plus vite car nous avons en court qqs devis pour réaliser des travaux dans la maison. Si notre belle Avenue devient une zone de contournement nous souhaiterions vendre notre maison au plus vite. Merci	
	Dans l'option "parallele3 pour la zone 3, y a t-il de la place pour ajouter ces bandes ou faut-il exproprier certaines habitations?	Il est en effet très probable qu'il y aura des acquisitions de terrains mais à ce stade du processus nous ne pouvons pas dire exactement combien et où. Nous contacterons bien sûr les propriétaires au moment opportun et prendrons des dispositions avec eux.
Participatie-proces		
	Werd de gemeente Jette betrokken bij het overleg over de werken aan de ring? Ze staat in de brochure niet bij de 'betrokken gemeenten' en ze zijn met een petitie gestart. Ik vroeg me af wat daar de reden voor is.	*Alle gemeenten zijn nauw betrokken bij Werken aan de Ring, we zitten met iedereen regelmatig rond de tafel. De reden dat ze daar niet bijstaan is omdat er geen officiele adviesvraag is in het kader van ons Geintegreerd Planningsproces. Dat is de wetgeving. Uiteraard betrekken we Jette wel in de werkgroepen en is om advies gevraagd. Het is altijd mogelijk dat er bepaalde meningsverschillen bestaan, maar wij willen een gewestoverschrijdende en goede oplossing voor de leefbaarheid en de mobiliteit neerleggen.*
	Begrijp ik het dan goed dat er met Jette bezwaren geen rekening kon gehouden worden? - Ok. Op zich is hun petitie dan nog wel gerechtvaardigd binnen dit proces, denk ik. Bedankt voor de opheldering.	*We houden rekening met alle adviezen / bezwaren / ideeen die we binnenkrijgen hoor, maar we moeten uiteraard verder met een project, dat wordt gevormd door een consensus van al die naast elkaar liggende input.*
	Que voulez-vous dire par consultation publique, les gens vont-ils pouvoir reagrder les documents ?	*Vous pouvez consulter les documents sur les sites web : www.werkenaandering.be/ et www.grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord. Il y a actuellement un moment officiel de participation. Les gens peuvent officiellement commenter les documents qui se trouvent sur ces sites web.*
	Quelle est la place des communes et de la province dans ce processusd de décision ?	*La province et les municipalités sont étroitement associées par l'intermédiaire de divers groupes de travail et sont également invitées à donner leur avis à différents moments du processus.*
	Bonsoir, est-ce qu'il sera possible d'avoir une copie des slides ? car sur certains c'est écrit trop petit ...	*Absolument. Les présentations seront sur le site www.werkenaandering.be à la fin de la semaine prochaine.*
	Bonsoir, Avec les élections prévues en 2024 pensez-vous réellement pouvoir commencer les travaux en 2025? Merci.	*Nous sommes une organisation de mise en application, donc nous allons de l'avant avec notre projet.*
	De nouvelles élections auront lieu en 2024. Cela pourrait-il remettre en cause les travaux et/ou leur planning ? Je rebondissais simplement sur le fait que votre collègue a dit que le plan choisi devra être validé ou approuvé par les autorités flamandes mais comment peut il être approuvé s'il y a des élections?	*Nous sommes une organisation de mise en application, pas une organisation politique, donc nous allons de l'avant avec notre projet.*
	Pour quelles raisons les communes limitrophes bruxelloises ne sont pas intégrées/consultées?	*Il s'agit d'un processus de planification flamand, dans le cadre duquel la zone du plan est située en Flandres. Les communes bruxelloises sont évidemment consultées régulièrement.*
	In de brochure was ook sprake van filmpjes van de alternatieven, maar die waren nog niet beschikbaar op de website. Weten jullie wanneer die er zouden komen?	*Beste, ja die zijn voor deze week! Die zijn helaas wat vertraagd.*
	pouvez-vous confirmer que les BRUXELLOIS peuvent donner leur avis directement au département envirronnement? merci.	*Bonsoir, tout à fait, vous pouvez soumettre vos avis et remarques via omgevingvlaanderen.be ou par courrier recommandé adressé à Département Environnement Division Gebiedsontwikkeling Omgevingsplannen en -projecten Bâtiment Compte de Ferrais Boulevard du Roi Albert II 20 boîte 7 1000 Bruxelles*
	peut on donner son avis en francais dans les communes flamandes	*Vous pouvez également envoyer vos commentaires en français au département de l'environnement ou via le site web www.grups.omgeving.vlaanderen/r/R0deelnoord*
	Pourquoi les zones 5 à 8 ne sont pas couvertes par la présentation?	*Nous réalisons cette session française pour les communes d'installation Wemmel et Kraainem, d'où l'accent mis sur ces zones.*
	Une suggestion : illustrer par des photos des installations actuelles ...	
	Beste, als nederlandstaligen blijven we wel in de kou staan. Zelfs de stad Brussel doet zijn infovergaderingen over het Neo project in de twee talen.	*Beste, we hebben vorige week vier Nederlandstalige infosessies zoals deze gehouden. Deze is de enige Franstalige. Al onze info is eerst Nederlandstalig en dan pas Franstalig. Vorige week waren er meer dan 500 Nederlandstalige kijkers. We hebben een algemene sessie gehouden van 2,5u, dan een sessie van 2,5u per zone (Wemmel, Vilvoorde, Zaventem) in het Nederlands.*

	Gaat men er dan van uit dat wie in Brussel woont Franstalig is? Ik was niet op de hoogte van de vorige sessies.	*Nee zeker niet, alle Nederlandstalige Brusselaars waren meer dan welkom op de Nederlandstalige sessies van vorige week, alle 4. Er waren ook heel veel Brusselaars ingeschreven. We hebben er alles aan gedaan om ze zo breed mogelijk bekend te maken - waaronder 250.000 brochures verspreid, advertenties, gemeentelijke kanalen, en zo voort.*
	est -il encore possible de participer a cette etude?	*Bonsoir, absolument! Vous pouvez soumettre vos avis et remarques jusqu'au 23 juillet 2021, via https://grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord*
	Bonjour, il y aura encore une présentation en Néerlandais?	*Goedeavond, we hebben vorige week 4 avonden in het Nederlands een sessie gehad... Een algemene, en dan telkens een avond per deelzone Wemmel, Vilvoorde, Zaventem. We hebben er alles aan gedaan om deze sessies zo breed mogelijk bekend te maken - waaronder 250.000 brochures verspreid, advertenties, gemeentelijke kanalen, en zo voort. De Nederlandstalige sessie zal ook op de website worden gepubliceerd. Maar aarzel niet om nu al om verduidelijking te vragen. normaal zou de brochure moeten verwijzen naar werkenaandering.be/agenda, en daarop moest je je inschrijven. Daarop stonden alle sessies, waaronder de 4 Nederlandstalige van vorige week. Er waren vorige week bijzonder veel Nederlandstalige Brusselaars aanwezig, in ieder geval.*
	Wat betekenen de rode stippellijnen op de plannen?	*Dat is een toekomstig fietspad.*
	Donc une des 3 propositions de l'enquête du mois d'avril était une escroquerie. La seule solution pour faire passer le trafic est d'expropier des maisons de la Chaussée de Bruxelles... Ce sont ces zones troubles dans les explications qui sont gênantes. On entend tout et son contraire sans avoir de responsable face à nous. Alors expropriations ou non? - Je vous le concède, ce n'était pas votre enquête, par contre elle est intimement liée à vos décisions/choix. Donc comment se répartissent les responsabilités? Qui décide quoi?	*L'enquête dont vous parlez n'était pas la nôtre. L'adaptation potentielle du Brusselsesteenweg n'entre pas dans le cadre de notre projet. Donc nous n'allons certainement pas exproprier dans le Brusselsesteenweg. - Nous nous réunissons régulièrement avec Wemmel, nous décidons finalement de notre projet, mais pas en dehors de cela.*
	les présentations en néerlandais de la semaine dernière seront-elles aussi disponibles sur le site ?	*Ils seront sur le site web dans le courant de la semaine prochaine.*
	Je dois quitter votre webinaire. Je vous remercie pour la présentation trés claire, très constructive. J'attends avec impatience que votre présentation soit en ligne. Un tout grand merci à toute votre équipe.	
	Pourquoi n'a-t-on pas une visibilité sur les questions des autres participants? C'est de l'échange que vient parfois la solution. - Quel manque de transparence dans un débat qui nous impacte et pour lequel vous êtes payé avec de l'argent public... symptomatique de la problématique. Vous choisissez mais nous sommes impactés. J'espère que vous publierez les questions réponses, même s'il y en a 1000.	*Nous choisissons de répondre personnellement à toutes les questions. Plus de 120 questions ont déjà reçu une réponse. Si nous devions tout publier, cela deviendrait très confus. Après chaque sous-zone, nous choisissons la question la plus importante et y répondons publiquement. Nous sommes très transparents. Toutes les questions et réponses des sessions précédentes sont publiées sur notre site web. Nous ferons de même ici. Il n'est tout simplement pas facile de mettre toutes les questions dans le domaine public, car alors vous ne pouvez plus suivre la présentation et vous ne pouvez pas trouver votre propre question...*
	merci à toute l'équipe d'avoir si bien communiqué en français!	
Future Proof		

SPECIFIEK		
Algemeen WADR: buiten scope van deze inspraakronde		
	Quel est la situation et l'évolution du RER ?	*Le réseau du RER est inclus dans notre vision pour le réseau cyclable. Il y a évidemment aussi le RER train. Le RER ou le réseau de trains S, n'est pas une compétence du De Werkvennootschap, mais dépend du Fédéral. Néanmoins, nous pouvons vous donner les informations suivantes. À l'heure actuelle une grande partie de l'offre S est déjà opérationnelle. Avec l'ouverture de la gare d'Anderlecht en décembre 2020 la Région de Bruxelles-Capitale disposera de 35 gares. Au total il y a 144 stations dans la zone S (30 km autour de Bruxelles). Après une forte expansion de l'offre S au cours des années passées plus de 700 S-trains circulent chaque jour.*
	Ne devrait-on pas envisager un bus De Lijn "circulaire" centre wemmel-station de metro roi Baudouin ?	*Cela devra être discuté avec les entreprises de transport public. C'est un aspect sur lequel nous, en tant que société de projets exécutifs, avons moins de recul*
	Y aura_t-il des parking de délestage prévus coté ring extérieur afin de pouvoir utiliser les transports en communs inclus dans les nouvelles voies?	*Oui, comme à Grand-Bigard, un parking comme cela est prévu et maintenant en étude.*
	Je suis étonné de ne pas entendre de projet de parking de dissuasion: y a t'il quelque chose de prévu?	*Donc: ici, nous construisons également de nombreux parkings de dissuasion (appelés points Hoppin). Nous, De Werkvennootschap, dans le cadre du Programme Werken aan de Ring, mais aussi nos collègues de MOW et AWV, planifions un grand nombre de parkings plus en amont afin que les navetteurs et les visiteurs de la RBC, se tournent vers des moyens de transport alternatifs le plus vite possible. Plus d'infos: https://www.werkenaandering.be/fr/travailler-sur/points-mob*
	Est ce que le prolongement récent de la ligne de tram 51 de Stade vers Roi Baudouin fait partie de ses travaux, et pouvez vous expliquer la logique de ce prolongement ?	*Non, ça ce n'est pas une partie de notre plan.*
	Eet-ce que le RER F28 pourrait être réaménagé et "verduré"?	*Lors de la conception de l'autoroute cyclable nous avons certainement tenu compte de sa bonne intégration paysagère dans l'environnement. Cependant nous voulions également une autoroute cyclable sûre avec suffisamment d'espace pour les cyclistes.*
	Au niveau du viaduc (désolée c'est en dehors de la zone) comment se fera la veloroute le long du Ring ?	*La vision pour la piste cyclable du Ring au niveau du viaduct se trouve parterre (pas au niveau du viaduct). La présentation de jeudi dernier (zone Vilvoorde) va être partagé sur le site web de DWV.*
	Est-ce qu'on pourrait expliquer un peu plus le projet pour la sortie 20 de la E40?	Cést une projet de wegen en verkeer. www.wegenenverkeer.be

samengevatte inhoud	verwerking in scopingnota/antwoord/motivatie geen verwerking in scoping of procesnota
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe er rekening gehouden wordt met de veranderende toekomst (telewerken, openbaar vervoer, zelfrijdende of deelauto's) tot zelfs centrifugale autostrades. Wat zal er gebeuren indien de gewenste modal shift niet bereikt wordt?	Dergelijke aspecten komen op hoofdlijnen aan bod in de Future Proof verkenning, als bijlage bij de scopingnota. De Future Proof studie Loop 2 heeft als doel om na te gaan in welke mate de alternatieven en varianten voor de herinrichting van de R0 flexibel en aanpasbaar zijn aan verschillende mogelijke toekomstscenario's. In deze verkenning wordt gekeken naar aspecten die gerelateerd zijn aan het planinitiatief en de -doelstellingen voor de herinrichting van de R0, onder ander de ontwikkeling van autonome voertuigen, telewerken, openbaar vervoer en deelauto's. Werfzones worden als planelement onderworpen aan de milieubeoordeling in het plan-MER. Een garantie van de resultaten op lange termijn is echter onmogelijk in te bouwen, net omwille van de onzekerheden bij de diverse toekomstsscenario's. De Future Proof verkenning wordt geintegreerd in het GPP en door bij de beoordeling van alternatieven en varianten rekening te houden met Future Proof criteria. <u>Bepaalde toekomstgerelateerde aspecten (zoals organisatie van de wereldhandel) valt buiten het kader van dit planningsproces en kunnen we daarom niet in deze studie opnemen.</u>
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of de zorgplicht wordt nagestreefd waarbij natuurwaarden maximaal gevrijwaard blijven van ingrepen.	In het kader van onder andere het plan-MER, discipline biodiversiteit, worden effecten op bijzondere natuurwaarden onderzocht. Waar nodig worden milderende maatregelen opgelegd, zodanig dat schade maximaal kan worden voorkomen, beperkt, of indien niet anders mogelijk, hersteld. Uiteraard wordt het voorzorgsbeginel en de zorgplicht ook als belangrijk uitgangspunt meegenomen bij o.a. het ontwerpend onderzoek naar meerwaarden inzake ecologische connectiviteit.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd welke (financiele en fiscale) maatregelen (zoals bvb kilometerheffing) zullen getroffen worden om het autoverkeer terug te dringen en alternatieven aan te moedigen?	Alle alternatieven en varianten die uitgewerkt worden voor de ring, zullen met behulp van een regionaal verkeersmodel ook bekeken worden in een ontwikkelingsscenario waarbij er een ambitieuze modal split (= AMS) wordt doorgevoerd. De modal split is de verdeling van de verplaatsingen over de verschillende vervoerswijzen, en het feit dat die in de toekomst ambitieus moet zijn ligt in de visie om het aandeel autoverkeer te verminderen ten voordele van het openbaar vervoer en het fietsgebruik. Zowel in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als in Vlaanderen werden concrete doelstellingen geformuleerd t.a.v. die ambitieuze modal splt. Deze doelstellingen vormen de basis voor het ontwikkelingsscenario waarmee alle alternatieven en varianten voor de ring getest zullen worden. De concretisering van de doelstellingen, die de beide gewesten nog verder moeten uitklaren en overleggen, zal bestaan uit verschillende soorten doelstellingen: infrastructurele (uitbreiding netwerken openbaar vervoer en fiets bvb.), organisatorisch (afstemmen van netwerken op elkaar), maar ook financieel/fiscaal. In dat laatste passen maatregelen zoals rekeningrijden. Hoe al deze maatregelen eruit gaan zien, is zoals aangehaald nog niet volledig uitgeklaard en bediscussieerd. Hier kunnen we ons dus nog niet over uitspreken.In die zin houden de doelstelllingen, en dus ook het ontwikkelingsscenario AMS, al voor een stuk rekening met dergelijke ingrepen.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de herinrichting van de Ring in de eerste plaats moet bijdragen aan de doelstellingen inzake de terugdringing van het modale aandeel van de auto.	Het realiseren van een ambitieuze modal shift as such is geen doelstelling van de herinrichting van de R0 Noord. Hiervoor is immers een pakket aan maatregelen (waarvan rekeningrijden er 1 kan zijn) noodzakelijk die buiten de scope van dit Geïntegreerd Planningsproces vallen en op Vlaams niveau (en ruimer) wordt bekeken. Wel heeft het proces o.m. tot doel om de ambitieuze modal shift mee te faciliteren, door het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio. Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 immers bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. Daarnaast wordt verwezen naar het programma 'Werken aan de Ring' waarin verschillende projecten voor alternatieve modi gepland zijn. Voor elk project wordt het juiste instrument afgewogen. Voor het merendeelzal er geen bestemmingswijziging nodig zijn en kan dus een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Voor een aantal van deze projecten (Quick wins) is men reeds gestart met de aanleg ervan. Ook binnen de vervoerregio Vlaamse Rand zal verder worden nagedacht over o.m. openbaarvervoers- en fietsverbindingen in een ruimere omgeving. Het is uiteraard wel de bedoeling om de vormgeving en dimensionering van de R0-Noord af te stemmen op een toekomstige situatie 2030 waarbij een ambitieuze modal split is gerealiseerd en het aandeel autoverplaatsingen dus is afgenomen. Vandaar dat in het onderzoek een doorkijkscenario wordt meegenomen waarbij werd (en ook in loop 2 wordt) nagegaan of de R0-Noord in de verschillende onderzochte basisalternatieven en de varianten met een rijstrook minder niet overgedimensioneerd wordt.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de knelpunten die in het kader van loop 1 werden vastgesteld om tot de realisatie van de plandoelstellingen te komen, dienen te worden geremedieerd.	Vanuit de inzichten van de verschillende onderzoeken die in loop 1 zijn gevoerd, was het mogelijk om de alternatieven en varianten die aan de plandoelstellingen voldoen verder te optimaliseren om op die manier te trachten de knelpunten weg te werken. Hierbij werd in eerste instantie gekeken naar de beoordeling in het licht van de plandoelstellingen. In deze optimalisaties zijn ook de preventieve maatregelen / op te lossen knelpunten meegenomen die in het kader van het milieueffectenonderzoek werden geïdentificeerd.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de werkwijze in twee zgn. loops positief is, maar wordt gevraagd dat de focus behouden blijft op het verbeteren van doorstroming van verkeer over de ring, met scheiding van lokaal en doorgaand verkeer, gericht op meer veiligheid door minder weefbewegingen en finaal doel om de veiligheid te verbeteren en de verkeerscongestie te verminderen.	Ook in loop 2 zullen de verschillende alternatieven en varianten in het licht van alle plandoelstellingen en de twee overkoepelende doelstellingen worden beoordeeld. De doorstroming van verkeer over de ring, met scheiding van lokaal en doorgaand verkeer, gericht op meer veiligheid door minder weefbewegingen en finaal doel om de veiligheid te verbeteren en de verkeerscongestie te verminderen is slechts één van de plandoelstellingen, naast 3 (+2) andere. Er wordt geen weging doorgevoerd op de plandoelstellingen noch op de afwegingscriteria.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het belangrijk is dat de vier plandoelstellingen als gelijkwaardig worden beschouwd.	Ook in loop 2 zullen de verschillende alternatieven en varianten zoals omschreven in Scopingnota 2 worden onderworpen aan de verschillende onderzoeken. Op basis van deze onderzoeken, zal worden beoordeeld in welke mate de alternatieven en varianten globaal aan de vier plandoelstellingen en de twee overkoepelende doelstellingen voldoen. Deze beoordeling zal dan inzichten geven in welk alternatief in combinatie met welke varianten de voorkeur geniet, en in het GRUP zal worden vastgelegd. Het is niet de bedoeling dat één plandoelstelling bij de beoordeling zwaarder doorweegt dan een andere.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om ernaar te streven dat de mogelijke aanzienlijke effecten van het plan zo beperkt mogelijk te houden, door o.a. ook in te zetten op het realiseren van de ambitieuze modal shift. Hierbij wordt bovendien gevraagd om de lokale besturen nauw betrokken te houden.	Vanuit de inzichten van de verschillende onderzoeken die in loop in zijn gevoerd, was het mogelijk om de alternatieven en varianten die aan de plandoelstellingen voldoen verder te optimaliseren ("voortschrijdend inzicht"). Hierbij werd in eerste instantie gekeken naar de beoordeling in het licht van de plandoelstellingen. In deze optimalisaties zijn ook de preventieve maatregelen / op te lossen knelpunten meegenomen die in het kader van het milieueffectenonderzoek werden geïdentificeerd. Op die manier wordt getracht om de nodige mildering reeds in het voorkeursalternatief te integreren. Bovendien wordt ook volop ingezet op de wens om naar een meer duurzame mobiliteit te gaan in de ruime regio. Daarom zal ook in de toekomst nog meer worden ingezet op de alternatieven voor de wagen. Dit zal actief worden opgenomen in onder andere de Vervoerregio's en wordt er naar gestreefd om de gemeentes maximaal te betrekken.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het plan niet nodig is.	Zoals in de scopingnota toegelicht, zijn er verschillende factoren die aanleiding geven tot het plan en die een herinrichting van de R0 Noord noodzakelijk maken. Zo blijft de regio groeien, met de nodige effecten op de R0 en de lokale wegen. De R0 zelf gaat gebukt onder hoge intensiteiten en files. Dit heeft een grote impact, niet alleen in de directe omgeving van de R0 maar ook in de verderaf gelegen woonkernen en open/groene ruimten: omwille van de doorstromingsproblemen zoekt regionaal en bovenlokaal verkeer zijn weg via alternatieve routes en ontstaat veel sluipverkeer. Bovendien is de weginfrastructuur verouderd, zit deze complex en moeilijk leesbaar in elkaar, wat de verkeersveiligheid niet ten goede komt. Daarnaast zien we dat er op vandaag weinig alternatieven zijn voor de auto. Tot slot vormt de infrastructuur van de R0 een belangrijke barrière voor zowel mens als voor fauna en flora.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het positief is dat er te garanderen verbindingen voor fiets, openbaar vervoer en groenblauw langsheen en kruisend ten opzichte van de R0 worden meegenomen.	De uitgangspunten inzake de te garanderen verbindingen zullen ook in het verdere proces behouden blijven.

In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer een goed idee is, maar dat de focus van deze aanpak steeds meer afgeleid naar secundaire doelstellingen die weinig ter zake zouden doen.	Ook in loop 2 zullen de verschillende alternatieven en varianten zoals omschreven in Scopingnota 2 worden onderworpen aan de verschillende onderzoeken. Op basis van deze onderzoeken, zal worden beoordeeld in welke mate de alternatieven en varianten globaal aan de vier plandoelstellingen en de twee overkoepelende doelstellingen voldoen. Door deze vier plandoelstellingen wordt getracht het evenwicht te vinden tussen enerzijds eerder mobiliteitsgerichte doelstellingen (veiligheid, multimodaliteit, etc.) en anderzijds leefbaarheidsdoelstellingen. De beoordeling zal dan inzichten geven in welk alternatief in combinatie met welke varianten de voorkeur geniet, en in het GRUP zal worden vastgelegd. Het is niet de bedoeling dat één plandoelstelling bij de beoordeling zwaarder doorweegt dan een andere.
In de inspraakreacties wordt gesteld dat de financieringsvorm van een Publiek Private Samenwerking herzien moet worden.	De contractuele vorm voor de uitvoering van de werken en eventueel het onderhoud van de infrastructuur valt buiten scope van dit plan. Dit zal in een latere fase worden bekeken.
In de inspraakreacties wordt gevraagd alle alternatieven te onderzoeken.	Alle redelijke alternatieven en varianten worden op gelijkwaardige manier onderzocht.
In de inspraakreacties wordt gevraagd de verbindingsweg op het Heizelplateau mee te nemen als onderdeel van de Referentietoestand.	De verbindingsweg is op vandaag geen beslist beleid, vandaar dat dit niet in de referentietoestand 2030 kan worden opgenomen. Dit aspect maakt het voorwerp uit van de intergewestelijke studie "*Gewestoverschrijdende visie op de ontsluitingsstructuur van de omgeving van het Heizelplateau* ". Aangezien de resultaten van deze studie relevant zijn voor het GRUP voor de herinrichting van de R0 Noord, zullen deze indien mogelijk in het geïntegreerd planningsproces worden meegenomen, van zodra deze studie is gefinaliseerd.
In een advies wordt aangegeven dat de ministeriële instructie rond de PAS als kader dient genomen te worden. Het kader weergegeven op blz. 236 dient hierop in elk geval voor die gebieden aangepast te worden. Dit dient tevens in de passende beoordeling naar voren te komen.	De "instructiebrief" m.b.t. voorlopige PAS wordt toegepast. De aanpak van het onderzoek dat reeds heeft plaatsgevonden (loop 1) is volledig conform deze brief. Er zal in het verdere verloop van het planproces rekening worden gehouden met eventuele wetgevende of jurisprudentiële evoluties inzake de stikstofproblematiek.
In een advies wordt aangegeven dat het MER de maatregelen concreet en transparant moeten beschrijven i.f.v. een doorvertaling naar het GRUP of flankerend beleid. Er moet gestart worden met bronmaatregelen en vervolgens met overdrachtsmaatregelen. Ook moet het MER eenduidig omschrijven op welke manier deze vertaald kunnen worden in de verdere besluitvorming.Ingeval van flankerend beleid moet een grondige beschrijving van het flankerend beleid in de tekst geformuleerd worden. Bij een monitoringplan dient een beschrijving in het MER opgenomen te worden. Dit moet minimaal volgende vragen beantwoorden: Wat monitoren? Waar monitoren? Wie gaat monitoren? Hoe monitoren? Waaraan toetsen? Hoe rapporteren en beoordelen? Mogelijkheden voor monitoring moeten onderzocht worden voor o.a. de disciplines mobiliteit, lucht en gezondheid.	Dit wordt uiteraard mee opgenomen en beschreven in het MER. De doorvertaling van de milderende maatregelen zal in het GRUP zelf bekeken worden. In de toelichtingsnota van het GRUP zal aangegeven worden op welke manier deze doorvertaald worden: in het GRUP zelf of via het flankkerend beleid.
In een advies wordt aangegeven dat het noodzakelijk is om bij de opmaak van het plan-MER voldoende plaatsbezoeken op het terrein te voorzien door de MER-deskundigen. Dit om de referentietoestand ten gronde te onderzoeken. Indien dit toch niet mogelijk wordt geacht, is de lokale inbreng van deze kennis onontbeerlijk. Zo kunnen elementen die in de scopingnota als 'leemten in de kennis' (p255) worden aangehaald, uitgeklaard worden in het plan-MER.	Indien dit nodig blijkt, zal terreinbezoek uitgevoerd worden en zal beroep gedaan worden op de lokale kennis van de gemeenten. Het plan-MER zal aangeven hoe is omgegaan met de leemten in de kennis en hoe zij kunnen doorwerken in de besluitvorming.
In een advies wordt aangegeven dat in het MER de gehanteerde uitgangspunten en aannames voor de effectbeoordeling duidelijk opgelijst moeten worden in functie van doorvertaling in het RUP of via flankerend beleid. Het MER moet de nodige informatie aanreiken over hoe deze doorvertaling kan gebeuren.	Dit wordt mee opgenomen en beschreven in het plan-MER. In de toelichtingsnota van het RUP wordt aangegeven op welke manier deze vertaald worden in het GRUP of binnen het flankerend beleid.
In een advies wordt aangeraden om voor het toetsen aan de emissiereductiedoelstellingen voor luchtverontreinigende stoffen en broeikasgassen, deze te extrapoleren naar niveau Vlaanderen i.p.v. het macrostudiegebied te gebruiken omdat deze doelstellingen ook op Vlaams niveau geformuleerd zijn. Dit wordt reeds zo vermeld in de scopingnota bij de methodologie van de discipline lucht.	Zoals aangegeven in de plan-MER loop 1 kunnen de emissies op niveau Vlaanderen niet berekend worden omdat de verkeerscijfers van het verkeersmodel buiten het macrostudiegebied onvoldoende robuust zijn. De wijziging in emissies buiten het macrostudiegebied kunnen echter als verwaarloosbaar beschouwd worden, waardoor het effect op Vlaanderen hetzelfde is als het effect op het Vlaams deel van het macrostudiegebied.
In een advies wordt gevraagd om in het kader van het plan-MER de scores voor de effectbeoordeling bij voorkeur toe te kennen aan de hand van kwantitatieve criteria. Wanneer dit niet mogelijk is, kan gebruik gemaakt worden van expert judgement. In de scopingnota wordt nu aangegeven dat de scores toegekend worden op basis van expert judgement of waar mogelijk gekoppeld aan kwantitatieve criteria. In functie van transparantie van de effectbeoordeling wordt deze volgorde best omgedraaid.	De scores voor de effectbeoordelingen worden inderdaad - waar mogelijk - gekoppeld aan kwantitatieve criteria of indien dit niet mogelijk is, toegekend op basis van expert judgement.
In een advies wordt gevraagd om in overleg met de relevante adviesinstanties te bepalen of een doorrekening van de alternatieven/varianten in het geluids- en luchtmodel nodig blijkt. Nadien doet de MER-deskundige een voorstel van de door te rekenen alternatieven en varianten die vervolgens besproken kunnen worden.	De keuze van de door te rekenen alterantieven en varianten gebeurt in overleg met de betrokken adviesinstanties. Bovendien wordt de keuze van deze scenario's verantwoord binnen het plan-MER.
In een advies wordt gevraagd om ook de gemeentelijke RUP's mee te nemen in het ontwikkelingsscenario 2030. Deze zullen niet enkel een impact hebben qua verkeer, maar deze ruimtes kunnen ook niet in dezelfde mate meegerekend worden als "absorberend" qua geluid bijvoorbeeld. Nuttig zou hier ook zijn indien de gemeente "inrichtingstips" zou kunnen ontvangen voor deze terreinen die kunnen bijdragen tot een milderen van de effecten van de R0 of een vermijden van blootstelling aan de effecten (vb. grotere afstand tot R0 voor kwetsbare functies).	Deze ontwikkelingen zitten normaliter vervat in het verkeersmodel (BAU 2030) en worden kwalitatief meegenomen in de ruimtelijke disciplines. Het is echter niet haalbaar om (alle) toekomstige bebouwing op te nemen in het geluidsmodel. Indien blijkt uit deze plan MER dat er bepaalde milderende maatregelen naar deze ontwikkelingen toe noodzakelijk zijn, zullen deze doorvertaald worden in het plan zelf. Voor wat betreft de gevraagde 'inrichtingstips', deze zullen in het lokale RUP zelf onderzocht moeten worden waarbij eventuele milderende maatregelen volgend uit het MER bij dit lokale RUP dan dienen doorvertaald te worden in het RUP.
In een advies wordt gevraagd waarom het onderzoeksgebied op microschaal een onderbreking vertoont t.h.v. Domein Drie Fonteinen. Het is niet omdat het plangebied niet verder loopt omdat dit Brussels grondgebied betreft, dat de milieueffecten hier niet onderzocht dienen te worden.	De afbakening van het studiegebied voor het milieu-onderzoek is in principe verschillend voor elke milieudiscipline. Het omvat minstens het plangebied zelf en daarnaast het gebied waarbinnen zich significante effecten kunnen voordoen ten gevolge van het planvoornemen. Het studiegebied voor de milieueffecten is bijgevolg ruimer dan het gebied waar het plan wordt uitgevoerd en in alle disciplines worden de effecten onderzocht tot op het schaalniveau waar ze relevant zijn. Het studiegebied op microschaal omvat het plangebied zelf en de directe omgeving (standaard tot op 200m), vandaar de onderbreking op het Brussels grondgebied. Dit betekent echter in geen geval dat de mogelijke effecten van het plan op dit deel niet worden onderzocht: de effecten op het Brussels grondgebied worden onderzocht en in kaart gebracht, aangezien dit binnen het mesostudiegebied valt. Meer duiding over het studiegebied van het MER-onderzoek is terug te vinden in de scopingnota en in de deelrapporten van het MER zelf.

In inspraakreacties wordt gevraagd om de perimeter van het onderzoek van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan te verbreden, om bij de keuze van alternatieven en varianten rekening te houden met de milieu- en mobiliteitseffecten van o.a. de noordoostelijke zones van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in het bijzonder van de Campus van de UCLouvain.	Voor negatieve effecten die blijken uit de beoordeling worden milderende maatregelen geformuleerd, hiermee dient bij de verdere uitwerking van het GRUP rekening gehouden te worden. Het Brussels Gewest maakt onderdeel uit van het studiegebied binnen het MER en alle onderzochte effecten worden dus ook voor dit gewest meegenomen, identiek aan de wijze waarvoor dit voor het Vlaams Gewest gebeurde.
In inspraakreacties wordt gevraagd om een langetermijnvisie op te nemen in de effectenrapporten van de studie. Het blijkt immers problematisch de analyse te beperken tot verkeersevolutiescenario's naar het jaar 2030 toe (de verwachte einddatum van de werkzaamheden), terwijl de aangebrachte verbeteringen aan de Ring geacht worden ettelijke decennia te zullen meegaan. Idealiter zouden ook scenario's naar 2040 toe en nog verder moeten worden getest. Een analyse voor een verder afgelegen tijdshorizon zou in elk geval een betere beoordeling mogelijk maken van het nut van de verschillende alternatieven in het licht van een tijdschaal die beter strookt met de levensduur van een infrastructuur van de omvang van de Ring. Deze analyse zou op zijn minst kwalitatief moeten worden uitgewerkt om de effectenbeoordeling naar 2030 toe te nuanceren, te bevestigen of te ontkrachten. Een dergelijke kwalitatieve benadering zou het potentieel mogelijk kunnen maken de langetermijneffecten van de gezondheidscrisis in verband met het coronavirus en de gevolgen daarvan voor het mobiliteitsgedrag mee te nemen. Het blijft hachelijk de impact daarvan te kwantificeren. Het lijkt evenwel waarschijnlijk dat de daling van het woon-werkverkeer zich zal doorzetten en dat als gevolg daarvan ook de intensiteit van de ochtend- en avondspits zal afnemen. Een analyse met verder afgelegen tijdshorizonten zou het ook mogelijk maken beter rekening te houden met het induceren van bijkomend verkeer ten gevolge van een uitbreiding van de autowegcapaciteit in een economisch dynamisch gebied (zoals het Brussels grootstedelijk gebied), waarvan de effecten zich volgens talrijke theoretische en empirische studies gemiddeld na een periode van een tiental jaar voordoen.	Voor de kwantitatieve beoordeling in het MER is enkel het RVM model (2030) voorhanden, hoewel dit model zeker geschikt is voor de benodigde analyses, zijn er een aantal beperkingen. - Er is geen doorkijk naar latere jaren ingebouwd. Dit dient echter genuanceerd te worden: hoewel gewerkt wordt met de socio-demografische gegevens van 2030, wordt weldegelijk rekening gehouden met infrastructurele aanpassingen op langere termijn, voor zover deze als 'beslist beleid' beschouwd worden. We zien ook dat de toename van verplaatsingen stelselmatig afneemt, waardoor verwacht wordt dat de totale bulk van verplaatsingen tussen 2030 en 2040 slechts beperkt zal wijzigen. Er wordt dus verwacht dat de resultaten voor het jaar 2030 en het jaar 2040 gegeven dezelfde context zullen dus sterk gelijkend zullen zijn. Waar wel rekening mee wordt gehouden is de mobiliteitsvisie van zowel het Vlaams als het Brussels gewest waarbij gestreefd wordt naar een lager aandeel autoverkeer. Hoewel niet alle individuele maatregelen meegenomen konden worden (wegens nog niet gedefinieerd en/of niet tte vertalen naar het model), werd wel een analyse gedaan met een zogenaamde 'ambitieuze modal split (AMS)' dewelke een indicatie geeft van de verwachte effecten bij lager autoaandeel. Deze resultaten worden besproken onder 'effectvoorspelling en -beoordeling in doorkijkscenario met AMS'. - Het zuiver geïnduceerd verkeer (bijkomende verplaatsingen) kan in dit model niet meegenomen worden, wel werd rekening gehouden met verschuivingen in route (bv van R1 naar R0) of met veranderingen van modus (bv van auto naar OV of van OV naar auto). Zoals u terecht aanhaalt kan bijkomende infrasturctuur bijkomende verplaatsingen aantrekken. Deze tendens wordt echter tegengewerkt door enerzijds het mobiliteitsbeleid van de gewesten en anderzijds het groter aandeel thuiswerkers dat verwacht wordt na de corona-crisis. Het is op dit moment dus niet mogelijk hierover zinvolle uitspraken te doen, anders dan dit gegeven als aandachtspunt meegeven aan de beleidsmakers.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gesteld dat het opmerkelijk is dat het lightalternatief beter scoort in de MKBA dan het parallel-alternatief.	Het light-planalternatief G1A2 scoort in de MKBA inderdaad licht beter dan het parallel-planalternatief G2A1. Het verschil is inderdaad vrij klein. Beide alternatieven worden verder meegenomen in loop 2 in diverse varianten, en er wordt verdere aandacht besteed aan de nauwkeurigheid.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gesteld dat uit vroegere vervoersprognoses in de MER studie blijkt dat het infrastructuurproject de doorstroming niet echt significant vergroot. Klopt dit?	De herinrichting van de ring zorgt wel degelijk voor een verbeterde doorstroming t.o.v. de huidige vormgeving. Het is wel zo dat de belasting - d.i. de zogenaamde I/C-verhouding (Intensiteit gedeeld door capaciteit), uitgedrukt in % - ook bij een nieuwe configuratie van de R0 hoog blijft. Anders gesteld: de ring zal in de ruimte regio steeds een belangrijke verkeersfunctie vervullen. Maar er zijn daarbij duidelijke verschillen op vlak van verkeersafwikkeling, d.i. de vlotheid waarmee die hoge intensiteiten afgewikkeld kunnen worden: die afwikkelingskwaliteit ligt bij de nieuwe configuraties soms beduidend hoger. Wat eigenlijk wil zeggen dat die nieuwe configuraties ondanks de hoge intensiteiten (veel) beter werken. Dit alles is trouwens getest met de in 2030 verwachte intensiteiten. Bovendien blijkt uit de eerste doorrekeningen met het regionaal verkeersmodel dat de nieuwe configuraties van de ring meer verkeer weghalen van het onderliggende (lokale) wegennet, wat de verkeersleefbaarheid in de kernen ten goede komt. Uit de eerste doorrekeningen van de alternatieven en varianten voor de ring in het ontwikkelingsscenario Ambitieuze Modal Split (AMS-scenario) blijkt duidelijk dat de totale hoeveelheid autoverkeer in het hele (ruime) projectgebied rond de ring zal afnemen. Echter blijft de ring ook daar een belangrijk aandeel autoverkeer opnemen: de I/C-verhouding blijft min of meer even hoog dan in de doorrekeningen waarbij geen rekening werd gehouden met de doelstellingen om het aandeel auto te laten zakken. Dat betekent dat de verduurzaaming van de mobiliteit vooral positieve effecten zal hebben op het onderliggende wegennet en dat de ring desondanks een belangrijke verkeersfunctie zal blijven vervullen
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd wat AMS inhoudt, hoe deze zal uitgevoerd worden hoe dit mee ingerekend werd in het project en waarom AMS niet als basis uitgangspunt werd opgenomen in plaats van als een ontwikkelingsscenario.	De AMS wordt niet als doelstelling meegenomen in dit dossier, maar wordt wel maximaal gefaciliteerd. Zo zijn er reeds een aantal initiatieven opgestart, onder andere bij Werken aan de Ring. De Vlaamse richtlijnen voor de opmaak van een plan-MER, zoals ook voor het Geïntegreerd Planproces van de R0 Noord, geven aan dat het te onderzoeken project - i.c. de herinrichting van de R0 Noord - steeds bekeken moet worden in een toekomstige situatie die rekening houdt met de geplande evoluties en ruimtelijke en infrastructurele projecten. Gewenste evoluties, waarvan de concrete maatregelen onvoldoende duidelijk zijn op dit moment, worden als een doorkijk- of ontwikkelingsscenario meegenomen. Vandaar dat het AMS-scenario, dat zich op dit moment nog niet (volledig) kan baseren op de benodigde maatregelen om de modal shift te bereiken, niet als standaard kon worden meegenomen in het plan-MER en dus als een doorkijk- of ontwikkelingsscenario is geduid. Een doorkijkscenario is een bijkomende referentietoestand op langere termijn, rekening houdend met geplande toekomstige ontwikkelingen in de omgeving en met gewenste toekomstige ontwikkelingen. De plan-MER gaat bovendien steeds uit van de worst case en niet van de best case. In dat opzicht is het ook begrijpbaar dat AMS hier niet mee in wordt opgenomen. Het doel bestaat er dus in om na te gaan of de R0-Noord niet overgedimensioneerd wordt door enkel een vraagvolgend beleid te beschouwen. Dit ontwikkelingsscenario biedt een doorkijk naar 2030, maar dan wel rekening houdend met de doelstellingen die zowel het Brussels Hoofdstedelijk Gewest als het Vlaamse Gewest hebben vooropgesteld om het aandeel auto te laten dalen ten voordele van het gebruik van openbaar vervoer en fiets: De duurzame beleidsdoelstellingen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse vervoerregio's voorzien in een daling van het aandeel autoverplaatsingen tegen 2030. Concreet gaat het over een maximaal aandeel autoverplaatsingen van 50% in de vervoerregio Vlaamse Rand (incl. Brussels Hoofdstedelijk Gewest) en een daling van het aandeel auto met 27% in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, gedifferentieerd per afstandscategorie (Good Move). Deze wordt in het studiegebied gerealiseerd door de implementatie van GoodMove aan de kant van het BHG, en door OV- en fietsmaatregelen aan de kant van de Vlaamse Rand. Andere concrete maatregelen die bijdragen tot een AMS worden uitgewerkt in het mobiliteitsplan van de vervoerregio van de Vlaamse Rand.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat ook budgetten moeten beschikbaar zijn voor het onderhoud van de investeringen in weginfrastructuur, fietsverbindingen, openbaar vervoer, groenblauwe- en landschapsinrichtingen.	Het onderhoudsaspect valt buiten scope van dit plan, maar de nodige budgetten zullen beschikbaar worden gesteld.
In de inspraakreacties wordt gesteld dat het streven naar een modal shift tegenstrijdig zou zijn met het concept van een ringweg.	We zien dat op vandaag de regio rond de R0 vooral unimodaal gericht is op de auto, met weinig alternatieven. Het faciliteren van het gebruik van alternatieve modi, met aangepaste ontsluitingsmogelijkheden voor fiets, openbaar vervoer en auto zijn echter meer dan ooit nodig. Een mooi voorbeeld van deze noodzaak is het succes van de Ringtrambus: wanneer de vrije busbanen voor de Ringtrambus zullen gerealiseerd zijn (einde 2023), heeft hij een potentieel van 3.295 reizigers per uur, hetgeen zich ook weerspiegelt in de positieve maatschappelijke kosten-baten verhouding voor dit project.

In de inspraakreacties wordt gevraagd om financiële middelen ter beschikking te stellen van een ambitieus mobiliteitsplan in de Vervoerregio en om de Vervoerregio te ondersteunen bij de uitvoering van dat plan.	Vanuit de wens om naar een meer duurzame mobiliteit te gaan in de ruime regio, zal in de toekomst nog meer worden ingezet op de alternatieven voor de wagen. Dit zal actief worden opgenomen in de Vervoerregio's, waarvoor de nodige middelen zullen worden voorzien.
In de inspraakreacties wordt gevraagd werk te maken van alternatieve modi in de regio van de R0.	Binnen het programma Werken aan de Ring werd en wordt tijdens deze legislatuur voor meer dan 300 mln euro geïnvesteerd in de aanleg van meer dan 115 km fietspaden en fietssnelwegen en een 50tal daaraan verbonden kunstwerken. Daarbovenop wordt in het kader van Brabantnet nog eens meer dan 30 km fietspaden aangelegd. Om de modal shift te bereiken, bevat het programma Werken aan de Ring naast de vele fietssnelwegen ook nieuwe openbaar vervoerlijnen. Vanuit de "Mobiliteitsvisie 2020" van De Lijn ontstond het Brabantnet: 3 hoogwaardige openbaar vervoerlijnen (HOV). De keuze voor hoogwaardig openbaar vervoer was een uitgangspunt, gezien de nood aan voldoende snelheid, capaciteit, reiscomfort, stiptheid en attractiviteit. De tangentiële verbinding (Ringverbinding) zal in eerste instantie als een trambuslijn, voor twee derde van het traject op eigen bedding, gerealiseerd worden. De overige lijnen worden trams in eigen bedding. Tot slot bevat het programma Werken aan de Ring een heel aantal Hoppinpunten, plek waar je makkelijk van het ene op het andere vervoersmiddel kan overstappen. Afhankelijk van de locatie vind je er fietsenstallingen, tram- en bushaltes, deelvoertuigen, een Park & Ride...
In de inspraakreacties wordt verwezen naar het 4V-model (Vermijden, Verkorten, Verschuiven en Verschonen).	Het 4V-model, waarvan sprake, bevat 4 generieke strategieën om mobiliteit te verduurzamen. Deze strategieën kunnen niet steeds één op één ingevuld of bewerkstelligd worden door de heraanleg van de R0 Noord. Het uitstellen of niet doen van verplaatsingen (vermijden) en het inzetten op nabijheid en kortere woon-werkverplaatsingen (verkorten) zijn strategieën die vooral gestuurd kunnen worden door andere beleidsdomeinen (doorgedreven locatie- en vergunningenbeleid zodat bedrijven op de meest gepaste locatie terecht komen en mensen ook gestimuleerd worden om korter bij het werk te gaan wonen) of bedrijfsorganisatorische maatregelen (telewerken) en bedrijfsbeleid (recruteren in de nabijheid). Ook voor de strategie "verschuiven" zullen andere organisatorische en fiscale maatregelen nodig zijn om meer mensen in het openbaar vervoer te krijgen. Met een heraanleg van de ring kan daar mee aangewerkt worden, maar er zijn andere additionele maatregelen nodig om tot een echte shift te komen. Dat geldt ook voor de transitie naar schonere voertuigen. In een future proof ontwerp van de ring kan op termijn ruimte gemaakt worden voor groenere vervoersmiddelen (bvb. inductie in het wegdek voor elektrische voertuiten), maar de transitie naar groenere voertuigen zal ook (verder) fiscaal gestimuleerd moeten worden. Met de heraanleg van de ring alleen zal dat niet lukken.
In inspraakreacties wordt aangegeven dat specifieke aandacht moet uitgaan naar de effectieve realisatie van de ambitieuze modal shift (o.m. door het invoeren van rekeningrijden).	Het realiseren van een ambitieuze modal shift as such is geen doelstelling van de herinrichting van de R0 Noord. Hiervoor is immers een pakket aan maatregelen (waarvan rekeningrijden er 1 kan zijn) noodzakelijk die buiten de scope van dit Geïntegreerd Planningsproces vallen en op Vlaams niveau (en ruimer) wordt bekeken. Wel heeft het proces o.m. tot doel om de ambitieuze modal shift mee te faciliteren, door het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio. Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 immers bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. Het is uiteraard wel de bedoeling om de vormgeving en dimensionering van de R0-Noord af te stemmen op een toekomstige situatie 2030 waarbij een ambitieuze modal split is gerealiseerd en het aandeel autoverplaatsingen dus is afgenomen. Vandaar dat in het onderzoek een doorkijkscenario wordt meegenomen waarbij werd (en ook in loop 2 wordt) nagegaan of de R0-Noord in de verschillende onderzochte basisalternatieven en de varianten met een rijstrook minder niet overgedimensioneerd wordt.
In inspraakreacties wordt gevraagd om alle negatieve aspecten van een alternatief op te lijsten en te onderzoeken zodat er milderende maatregelen opgelijst en uitgevoerd kunnen worden.	In het MER worden de alternatieven en varianten opgenomen in de scopingnota 2, op verschillende disciplines onderzocht en wordt nagegaan of er al dan niet negatieve effecten zijn. Deze worden beschreven in het MER, indien nodig worden hier milderende maatregelen aan gekoppeld. De Milderende Maatregelen zullen worden opgelijst in het MER.
In inspraakreacties wordt gezegd dat een kilometerheffing dient ingevoerd te worden om de luchtkwaliteit te verbeteren en onze klimaatdoelstellingen te halen.	In MER worden "AMS"-scenario's meegenomen, waarmee deels potentiële impact van kilometerheffing wordt gesimuleerd.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd wanneer de resultaten van de Heizelstudie opgenomen worden in het GPP.	In de lopende ontsluitingsstudie van Heizelplateau worden verschillende ontsluitingsscenario's onderzocht waarbij de Verbindingsweg tussen Keizerin Charlottelaan en parking C, met tunnel onder de Romeinsesteenweg, wordt opgenomen als openbare weg hetzij privéweg. Van zodra de resultaten beschikbaar zijn en een gedragen beslissing genomen wordt betreffende het meest wenselijke ontsluitingsscenario, wordt dit geïntegreerd in het GPP van de R0-Noord.
In inspraakreacties en adviezen wordt gewezen op lopende studies en projecten die niet vermeld worden in de scopingnota 2.	De scopingnota en meer bepaald bijlage 3 zal waar nodig en voor zover voldoende beslist beleid, worden aangevuld met de projecten en studies die aangehaald werden in de inspraakreacties en adviezen.
In de inspraakreacties en adviezen wordt de vraag gesteld hoe het bedrijventerrein Diegem-Hoek ontsloten zal worden.	De brug van de Zaventemsesteenweg over de R0 blijft behouden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of ASC10 behouden blijft, alsook steeds bereikbaar wordt gehouden tijdens de werken.	Aansluitingscomplex 10 blijft in alle alternatieven behouden, dus de aantakking van het Green Energy Park op het hoger wegennet zal vanuit alle richtingen gegarandeerd zijn. De configuratie van het aansluitingscomplex 10 wordt verder onderzocht en gedetailleerd in het verdere ontwerpend onderzoek van het GRUP R0-Noord. Het project Green energy Park wordt mee opgenomen in het ontwerpend onderzoek van loop 2. De ontwikkeling van het research park in Asse/Zellik is opgenomen in de doorrekening van de referentiesituatie 2030. Dit is de toekomstige situatie die rekening houdt met alle tegen 2030 geplande ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructurele projecten, maar waarbij de R0 niet heringericht zou zijn. Deze referentiesituatie 2030 wordt als basis gebruikt om alle voorgestelde herinrichtingen voor de R0 aan te toetsen en zodoende na te gaan welke herinrichting de meeste positieve effecten met zich mee brengt. De aanleg van de cargoroute werd in elk alternatief opgenomen zodat de industriezone Maalbeek op een efficiënte manier kan aansluiten op aansluitingscomplex 21 zonder overlast te veroorzaken in de omliggende woongebieden. De exacte locatie van de cargoroute alsook eventuele knips zullen geconcretiseerd worden in het verdere proces.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waarom de verkeerswisselaar van de A12 aangepast moet worden.	De huidige vormgeving van de verkeerswisselaar van de A12 – een soort langgerekte rotonde – heeft vier weefvakken, die veel te kort zijn en daardoor een vlotte doorstroming hypothekeren en zeer verkeersonveilige situaties creëren. Een herinrichting dringt zich m.a.w. op. De uitgewerkte oplossingen gaan uit van een verkeerswisselaar met conflictvrije verbindingsbogen tussen de takken van de twee kruisende hoofdwegen (R0 en A12). Dat zorgt voor een vlottere, maar vooral ook veilige verkeersafwikkeling. Het nadeel van dergelijke verkeerswisselaars is dat de verbindingsbogen zich op meerdere (3, 4 of meer) niveaus bevinden. Daardoor kan de brug in de Meisestraat, die vlakbij de verkeerswisselaar ligt, niet behouden blijven. Aangezien de huidige brug evenwel een belangrijke lokale verbinding faciliteert tussen Bever, Treft en Strombeek, is het de bedoeling om deze verbinding te herstellen. Daarom wordt een nieuwe lokale verbinding, met een tunnel onder de A12 door, voorzien in de nabijheid van de bestaande Meisebrug. In diezelfde omgeving voorzien we ook een fiets- en voetgangerstunnel onder de A12 door tussen beide woongebieden. Daardoor kan ook de recent aangelegde fietssnelweg langs de A12 op een veilige manier de hoofdweg kruisen. Meer uitleg is te vinden in bijlage 15 bij de scopingnota, hoofdstuk 4.5.3.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevreesd voor een te grote impact op landbouw: er dient steeds zo ruimtezuinig gewerkt te worden, de bereikbaarheid moet steeds bekeken woden (bvb bij de doorsnijding van fietssnelwegen) en de vrees bestaat dat het voorstel van een parallelstructuur voor te groot oppervlakteverlies zal leiden.	Mogelijke impact op landbouwgebruik wordt onderzocht in het plan-MER. De aanleg van fietssnelwegen heeft betrekking op concrete projecten die buiten de scope van het GRUP vallen. Hierbij wordt de bereikbaarheid van de percelen steeds meegenomen in projectfase. Het voorstel voor een parallelstructuur (Alternatief 2) heeft een 14% minder ruimtebeslag dan de bestaande toestand.

In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of er rekening gehouden wordt met de bestaande nutsleidingen (Fluxys, hoogspanningsnetten,...)	Leidingen die op de bestaande bestemmingsplannen zijn aangeduid, zullen in het gewestelijk RUP worden overgenomen (zowel plan als voorschriften). Hiervoor worden typevoorschriften voorzien.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om een alternatief te bekijken waarbij het Laarbeekbos uitbreidt op de aangrenzende landbouwpercelen.	Dit werd mee opgenomen: ter hoogte van Laarbeekbos wordt aan de buitenzijde van de R0-Noord een brede bosstrook ontwikkeld.
In de inspraakreacties wordt gewezen op de geldende regelgeving m.b.t. o.a. waterlopen.	Alle geldende regelgeving wordt meegenomen als uitgangspunt/randvoorwaarde in het geïntegreerd planningsproces.
In een advies wordt gevraagd om in overleg met een aantal actoren zoals Regionaal Landschap Brabantse Kouters en ANB te onderzoeken op welke wijze de werfzones kunnen herbestemd worden, bvb als bos- of natuurcompensatie.	Uit het MER onderzoek zal blijken welke van de voorgestelde zones al dan niet in aanmerking komen om in te richten als werfzone. In het verdere planningsproces zal daarnaast overleg gepleegd worden met de betrokken instanties over de differentiatie of gedetailleerde herbestemmingen in functie van de versterking van het open ruimtenetwerk.
In inspraakreacties en adviezen wordt gesteld dat de documenten geen informatie bevatten voor de te volgen procedure voor het deel van de ring dat op grondgebied van Brussels Hoofdstedelijk Gewest gelegen is. Er wordt gesteld dat er mogelijk een wijziging van het Gewestelijk Bestemmingsplan nodig is en minstens een stedenbouwkundige vergunning met effectenstudie. Daarnaast wordt aangegeven dat de beschrijving van het Gewestelijk Plan voor Duurzame Ontwikkeling bij bijlage 3 onnauwkeurig en onvolledig is.	De documenten van de scopingnota zullen voor wat betreft de beschrijving van het GDPO worden aangepast. De te volgen procedures op het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn omschreven in de scopingnota. Daarnaast wordt met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest overleg gevoerd met betrekking tot de realisatie van de infrastructuur op Brussels grondgebied. De geldende regels zullen hierbij worden gevolgd.

In inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd naar meer duidelijkheid met betrekking tot de uiteindelijke herbestemmingen die zullen worden opgenomen in het plan. Voor de versterking van de open ruimtestructuur wordt gevraagd om deze specifiek te benoemen in de scopingnota als plandoelstelling en ook specifiek te verduidelijken dat onder deze noemer ook herbestemmingen gevat zijn in functie van noodzakelijke natuur- en boscompensaties.	De uiteindelijke herbestemmingen zullen opgenomen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, o.m. in het grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften. De opmaak van het uitvoeringsplan volgt in de fase na de scopingnota. In de startnota / scopingnota wordt voornamelijk gefocust op het doel van het plan, de manier waarop het plan dit doel zal bereiken (planvoornemen en alternatieven), welk onderzoek er zal gebeuren en op welke manier dit onderzoek zal uitgevoerd worden. Het is dan ook logisch dat in een startnota / scopingnota nog geen gedetailleerde bestemmingsplannen opgenomen zijn. In functie van de versterking van de open ruimtestructuur kan meegegeven worden dat deze reeds benoemd zijn in de plandoelstellingen en meer bepaald de plandoelstellingen rond leefbaarheid en landschappelijke inpassing. Bij het planvoornemen zal worden verduidelijkt dat herbestemmingen in functie van de versterking van het open ruimtenetwerk eveneens gebieden omvatten waar compensaties kunnen plaatsvinden. Verdere verfijning en exacte afbakening van de bestemmingszones gebeurt in het kader van de opmaak van het voorontwerp van het gewestelijk RUP. De versterking van het open ruimte newerk kadert in de uitwerking van de plandoelstellingen 2 en 4. Plandoelstelling 4 beoogt vooral de versterking van het blauw-groene netwerk doch de versterking van open ruimte zones is hieraan complementair. Hierbij wordt opgemerkt dat natuur- en groenzones beleidsmatig ook onder 'open ruimte' vallen. Het versterken en het verhogen van de kwaliteit van de open ruimte langsheen de R0 draagt ook bij aan een betere omgevingskwaliteit en kadert daarom binnen plandoelstelling 2. Eventuele noodzakelijke natuur- of boscompensaties kunnen binnen de aangeduide zones voor versterking van de open ruimte vallen, doch ook er buiten. Eventueel noodzakelijke compensaties op planniveau (milderende maatregelen plan-MER) zullen vastgelegd worden in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringplan. Daarnaast kan worden aangegeven dat voor bepaalde compensaties, zoals boscompensaties, pas een volledig zicht kan gegeven worden op projectniveau. Zoals bepaald in de wetgeving zullen deze compensaties deel moeten uitmaken van de aanvraag tot omgevingsvergunning.
In inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om compenserende planologische maatregelen te nemen ingevolge de mogelijke ruimte-inname voor de herinrichting van de R0. Zo wordt gevraagd om ter hoogte van de bufferzone (volgens het gewestplan) te Strombeek, grenzend aan het plangebied van het gemeentelijk RUP Acacialaan een groene inrichting te voorzien.	In het verdere planningsproces zal overleg gepleegd worden met de betrokken instanties over de differentiatie of gedetailleerde herbestemmingen in functie van de versterking van het open ruimte netwerk. Binnen het planvoornemen i.f.v. het versterken van het open ruimte netwerk wordt bekeken welke herbestemmingen naar agrarisch er kunnen opgenomen worden en dit in relatie met het ecologisch netwerk over/onder/langsheen de R0-Noord. In het planvoornemen worden echter enkel die zones opgenomen waar we met het GRUP daadwerkelijk een herbestemming zullen opnemen. Deze herbestemmingen moeten altijd een link hebben met de plandoelstellingen zoals verwoord in de scopingnota. De suggestie om ter hoogte van de bufferzone (volgens het gewestplan) te Strombeek, grenzend aan het plangebied van het gemeentelijk RUP Acacialaan, een groene inrichting te voorzien kan mogelijks ingepast worden binnen de plandoelstellingen. Deze concrete detailuitwerking op planniveau is onderdeel van de verdere uitwerking van het gewestelijk RUP richting voorontwerp. Dit zal tevens afgestemd worden met het gemeentelijke planinitiatief RUP Acacialaan. De zone van het RUP Acacialaan is tevens opgenomen in onze ruimtelijke conceptschetsen.
In inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om de bestemming overdruk natuurverweving mee op te nemen bij de mogelijke ruimtelijke bestemmingen en overdrukken.	In de scopingnota wordt niet gesproken van bestemmingen, maar van bestemmingscategorieën (bos, natuur, overig groen, landbouw). De effectieve bestemmingen zullen worden opgenomen op het grafisch plan. Daar kan het inderdaad gaan over: natuurgebied, bosgebied, parkgebied, natuurverweving, landbouw,...
In inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om de herbestemming in functie van weginfrastructuur te beperken tot de effectieve wegenis en kunstwerken. Er wordt gevraagd om de bermen maximaal buiten deze bestemming te houden ter bescherming van de aanwezige waardevolle vegetaties.	Een zone voor weginfrastructuur is bestemd voor de wegen zelf én hun aanhorigheden. De bermen maken hier deel van uit. Een zone voor natuur is bestemd voor ontwikkeling, versterking of herstel van de natuur. Een aanhorigheid bij een weg is hier niet mee in overeenstemming, ook al wordt gestreefd naar het realiseren van een hoge natuurwaarde van de bermen. In de zone voor weginfrastructuur zal tevens de overdruk voor functionele en landschappelijke inpassing volgens. Diverse bepalingen voor deze overdrukzone garanderen een kwalitatieve inrichting van bermen en taluds met het oog op het handhaven of herstellen van goede condities voor fauna en flora Deze aspecten worden verder uitgewerkt in de stedenbouwkundige voorschriften van het voorontwerp GRUP.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gepleit om de bestaande, deels beschermde, flora van de 35ha aan <u>graslanden en bermen te invertariseren</u>.	Voor Werken aan de Ring werd een recente en volledige inventarisatie gedaan van deze natuurwaarden. Die zijn inderdaad nog eens bevestigd door INBO (advies knoop A12) en ook Natuurpunt (monitoring/evaluatie bermbeheer). Deze gegevens worden in het plan-MER gebruikt. Het statuut van verboden te wijzigen vegetatie en soortenbescherming van een aantal van de plantensoorten (o.a. orchideeën) geeft aanleiding tot maximaal vermijden inname dan wel compensatie.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of de compensatiemaatregelen voor zeldzame soorten/biotopen naar andere gewesten mogelijk zijn.	Ecologisch zou voor deze translocaties en compensaties de gewestgrens van geen tel mogen zijn, maar juridisch kunnen compensaties echter niet in een ander gewest gerealiseerd worden. Dat betekent echter niet dat de ecologische samenhang over de grenzen heen niet wordt meegenomen bij ontwerpend onderzoek en bij milieubeoordeling.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waarom de graszones niet maximaal worden ingevuld met bomen.	Bij het ontwerp en het milieuonderzoek wordt genuanceerd ingegaan op de natuurwaarden (fauna en flora ter plaatse en verbindingsfunctie als corridor) en de landschappelijke waarden van de combinatie van grasland en van houtige elementen in de zones langsheen de RO. Ook bij de versterking van het groenblauwe netwerk (plandoelstelling) in de ruimere omgeving wordt de afweging tussen bebossing dan wel beheer als open natuurzone (bv. natuurlijk grasland, brede bosranden, moeras)
In een advies wordt aangegeven dat het plangebied nauwelijks reikt tot aan het grondgebied van de gemeente Steenokkerzeel, maar wel een invloed kan hebben op het Floordambos , een beschermd natuurgebied (Habitatrichtlijngebied en VEN) en een beschermd cultuurhistorisch landschap.	Het plangebied reikt inderdaad niet tot het Floordambos. Voor alle effecten werd verder gekeken dan het plangebied zelf, vandaar dat de connectiviteitskaart wel reikt tot aan het Floordambos. Voor het plangebied zelf wordt een redelijke beperkte afstand tot de R0-noord zelf aangehouden. Daarnaast wordt ook de effecten van het plan zelf op het Floordambos bestudeerd. De definities van het plangebied en studiegebied zijn beschreven in de scopingnota.
In een advies wordt aangegeven dat men akkoord kan gaan met de algemene methodiek van het onderzoek en dat alle disciplines onderzocht worden, maar dat het daarbij wel belangrijk is duidelijke grenzen aan te geven voor de verschillende disciplines om de verschillende effectscores terdege tegen elkaar te kunnen afwegen. Zeker in relatie tot de nabijgelegen SBZ- en VEN-gebieden moet dit kader transparant zijn.	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten worden onderzocht in de verschillende disciplines van het plan-MER. Het concrete kader waarbinnen de effectbeoordeling gebeurt, wordt in het plan-MER omschreven. Het onderzoek naar de effecten op SBZ- en VEN-gebieden maakt onderdeel uit van de discipline biodiversiteit, waarbij in ieder geval het juridische kader als randvoorwaarde geldt.
In een advies wordt aangegeven dat voor het luik Biodiversiteit vanuit de discipline lucht de emissie van NOx van belang is. Bovendien is ook de actuele toestand van belang. In dat kader kan gebruik gemaakt worden van de recente inventarisatiestudie van de bermen van de R0.	De emissie van NOx en de effecten hiervan op de verschillende nabijgelegen SBZ- en VEN-gebieden wordt inderdaad onderzocht in het kader van het plan-MER, discipline biodiversiteit en de passende beoordeling die hierbij eveneens wordt opgesteld. De recente inventarisatiestudie van de bermen van de R0 wordt bovendien verder meegenomen in het MER-onderzoek.
In een advies wordt gevraagd impact van de lichtverstoring op de biodiversiteit te onderzoeken en aangepaste bandregimes, lichtsterkte of lichtinstallaties te voorzien.	De impact van de lichtvervuiling wordt mee onderzocht in het MER, discipline biodiversiteit. Voor eventuele significante negatieve effecten zullen milderende maatregelen voorgesteld worden.
In een advies wordt gevraagd om bespreking van een verscherpte natuurtoets mee te nemen in het onderzoek aangezien de te onderzoeken alternatieven vlakbij VEN-gebied gelegen zijn.	De verscherpte natuurtoets wordt uitgewerkt in het verdere onderzoek van loop 2.
In een advies wordt gevraagd om een soortentoets mee te nemen in het onderzoek omwille van de aanwezigheid van een populatie Ringslang in de zone rond Laarbeekvallei en Hooghof te Asse. Deze soort is gevat door artikel 10 (bescherming van de soort) en 14 (bescherming van het leefgebied) van het Soortenbesluit uit 2009. Daarnaast vormen de bermen en directe omgeving van de R0 op Vlaams grondgebied zeer waarschijnlijk foerageergebied voor een aantal vleermuizen. Het Laarbeekbos op Brussels grondgebied is immers o.a. voor vleermuizen als SBZ aangemeld. Gezien vele soorten sterk gebonden zijn aan lijn- en vlakvormige landschapselementen voor hun migratie van slaap- naar foerageergebieden en omgekeerd, is bijzondere aandacht voor deze landschappelijke elementen noodzakelijk. Tot slot is ondertussen meermaals via recente gerichte inventarisatie de aanwezigheid van Eikel muis in de omgeving van de verkeerswisselaar met de E19 te Machelen aangetoond. Ook voor deze soort gelden de bepalingen van artikel 10 en 14 van het Soortenbesluit.	Een soortentoets wordt uitgewerkt in het verdere onderzoek van loop 2.

In inspraakreacties wordt gevraagd om de natuurwaarden van de bermen van de ring mee te nemen in het MER onderzoek. Deze zijn biologisch zeer waardevol, met o.a. tal van orchideeën. Het INBO voerde een inventarisatie uit van de natuurwaarden langs de ring t.h.v. Strombeek-Bever, waar ring en AI2 samenkomen. De bermen bevatten 6 soorten van de Rode Lijst en een rijkdom aan orchideeën, waaronder grote populaties van hondskruid en rietorchis. Uit dit rapport blijkt dat de graslanden Europees habitatwaardig zijn	Voor Werken aan de Ring werd een recente en volledige inventarisatie gedaan van deze natuurwaarden (2017, 2021). Die zijn inderdaad nog eens bevestigd door INBO (advies knoop A12) (2019) en ook Natuurpunt (monitoring/evaluatie bermbeheer)(2021). Deze gegevens zijn in het plan-MER gebruikt en worden ook voor de volgende stappen in het proces bij de beoordeling gebruikt.
In inspraakreacties wordt gevraagd om elke bijkomende verharding te compenseren met een oppervlakte die groter is dan de verdwenen oppervlakte (veelvoud) en die aansluit op bestaande waardevolle groene kernen, zodat die zich versneld kan ontwikkelen.	De regels rond de compensatieopgave zijn wettelijk bepaald in het natuur- en het bosdecreet. Met deze regelgeving moet en zal rekening gehouden worden. Verder kunnen er ook mogelijke milderende maatregelen uit de passende beoordeling/verscherpte natuurtoets of discipline MER biodiversiteit opgelegd worden, die vertaald zullen worden in het plan. Bovendien is de verhardingsgraad één van de criteria dat wordt meegenomen in de beoordeling van de alternatieven en varianten. Hierbij wordt ernaar gestreefd om de oppervlakte bijkomende verharding zo beperkt mogelijk te houden en indien mogelijk deze verhardingsgraad zelfs te gaan verminderen.
In een advies wordt er op gewezen dat bij grondverzet op gronden in het projectgebied er rekening moet gehouden worden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14 december 2007.	Dit wordt onderzocht. Hoe dan ook wordt rekening gehouden met de bepalingen over het grondverzet in het VLAREBO-besluit van 14 december 2017.
In een advies wordt er op gewezen dat bij onteigening van gronden die deel uitmaken van het onderzoeksgebied, de bepalingen van het Bodemdecreet gevolgd dienen te worden.	Dit wordt onderzocht. Hoe dan ook wordt het Bodemdecreet nageleefd.
In een advies wordt er op gewezen dat er bij de evaluatie van bestaande technische verslagen, bodemonderzoeken en reeds uitgevoerde bodemsaneringen rekening moet gehouden worden met mogelijke hiaten in de vroegere verslagen. Er moet nagegaan worden of alle relevante verdachte stoffen werden onderzocht; in oudere onderzoeken werden een aantal parameters zoals asbest en PFAS niet systematisch beschouwd.	Dit wordt waar nodig verder onderzocht.
In een advies wordt er op gewezen dat er rekening moet gehouden worden met het feit dat een bestemmings- of gebruikswijziging van de grond een impact kan hebben op de verplichtingen die krachtens het Bodemdecreet en het VLAREBO rusten op gronden uit het onderzoeksgebied met vastgestelde bodemverontreiniging. Bovendien wordt er op gewezen dat in het kader van preventie maximaal ingezet moet worden op het voorkomen van nieuwe bodemverontreiniging en de nodige maatregelen genomen moeten worden om nieuwe bodemverontreiniging te voorkomen. Tevens moet de impact van de historische bodemverontreiniging beperkt worden.	Dit wordt onderzocht en rekening mee gehouden. Hoe dan ook wordt het Bodemdecreet nageleefd.
In de inspraakreacties wordt gewezen op het tussentijds en voorwaardelijk karakter van het milieueffectenonderzoek van loop 1 en het feit dat hierdoor nog geen zicht is op de mogelijks noodzakelijke natuur- en/of boscompensaties.	De milieueffecten (op planniveau) worden verder onderzocht in loop 2, waarin alle effecten aan bod komen, zoals bepaald in de richtlijnenboeken MER. Zoals aangegeven in scopingnota 2, zullen in het het milieueffectenonderzoek voor loop 2 de resteffecten na de mildering worden onderzocht voor de weerhouden (geoptimaliseerde en/of samengestelde) alternatieven. Op basis hiervan zullen de noodzakelijke milderende maatregelen worden bepaald. Ook de toetsen zoals de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets zullen pas gefinaliseerd worden voor de weerhouden (geoptimaliseerde en/of samengestelde) alternatieven in het kader van het milieueffectenonderzoek voor loop 2. In dat verband zal uiteraard ook het belangrijke stikstofdebat en de ontwikkelingen daaromtrent worden meegenomen in het milieueffectenonderzoek voor loop 2 en de daarin geïntegreerde toetsen. Er zal op basis van de passende beoordeling ook een concreter zich zijn op de noodzakelijke natuur- en/of boscompensaties. Indien er compensaties nodig zijn vanuit de plan MER, worden deze opgenomen in het GRUP.
In inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd naar meer duidelijkheid over noodzakelijke boscompensaties en vragen dat deze maximaal in reeds bestaande groene bestemmingen gerealiseerd worden. Er wordt gevraagd naar een totaalbeeld van mogelijke inname van landbouwgrond inclusief boscompensaties en ecoducten en landschapsbruggen. Men verwacht dat het plan HAG zal vrijwaren en er een correcte en strikte toepassing van omzendbrief RO/2010/01 zal zijn.	De vanuit de regelgeving verplichte compensaties op planniveau zullen zeker opgenomen worden in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. Het plan-MER zal hier meer duidelijkheid over verschaffen. Daarnaast kan meegegeven worden dat de exacte oppervlakte en locatie van de compensaties die deel uit zullen van de aanvraag tot omgevingsvergunning vandaag nog niet berekend kan worden of gekend is. Ten laatste bij de aanvraag van de omgevingsvergunning zal hierover meer duidelijkheid komen. Hoewel de exacte oppervlakte die nodig is in functie van boscompensatie vandaag nog niet gekend is en pas helemaal duidelijk zal zijn bij de aanvraag tot omgevingsvergunning, houden we vandaag toch al rekening hiermee. We weten immers zeker dat bij uitvoering van het plan bos zal moeten gekapt worden en gecompenseerd. In de startnota en scopingnota worden de plandoelstellingen en het planvoornemen van het plan vastgelegd. 2 van de plandoelstellingen hebben te maken met de versterking van de open ruimtestructuur, nl. de plandoelstelling rond leefbaarheid en deze rond landschappelijke inpassen. In de scopingnota 2 worden met betrekking tot de versterking van de open ruimtestructuur verdere verduidelijking gegeven en zoekzones i.f.v. bos-, natuur-, park- en agrarisch gebied meegegeven. Deze maken deel uit van het onderzoek van loop 2, waarbij de effecten van mogelijke herbestemmingen verder worden onderzocht (milieubeoordeling, ontwerpend onderzoek, MKBA,...). Met betrekking tot HAG kan worden aangegeven dat in het onderzoek naar herbestemmingen ook gebieden bekeken die vandaag in agrarisch gebied of HAG gelegen zijn. Dit is het gevolg van de herinrichting van de infrastructuur zelf en het uitgebreid ontwerpend onderzoek i.f.v. ecologisch netwerk, het open ruimtenetwerk in en rond Brussel en onderzoek dat ook in kader van strategische projecten uitgevoerd wordt. Aangaande de strikte toepassing van de omzendbrief kan worden gesteld dat deze omzendbrief enkel geldt voor gemeenten en provincies. Voor de Vlaamse overheid geldt de beslissing van 3 juni 2005 'Indien in een herbevestigde agrarische bestemming toch een gewestelijk RUP gronden met een agrarische bestemming zou omzetten naar een niet-agrarische bestemming, dan dient hiervoor elders een compensatie te gebeuren indien de afbakening van 750.000 ha agrarisch op Vlaams niveau in het gedrang komt (niet-agrarische bestemming omzetten naar agrarische bestemming) en geldt minstens een algemene compensatieregel: de compensatie neemt de herbevestiging van een agrarische bestemming in een niet-bevestigd gebied aan of kan ook een gewestelijke RUP inhouden voor percelen of gebieden met huidige agrarisch gebruik behorende tot de betreffende regio. In dit laatste geval wordt rekening gehouden met de ruimteboekhouding en de gelijktijdige afbakening van de agrarische en natuurlijke structuur. De compensatie voor het wijzigen naar harde bestemmingen gebeurt bij voorkeur in de harde bestemmingszones van de bestaande plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen binnen de betreffende regio en bij voorkeur op gronden in agrarisch gebruik.' Het behoudt van de 750,000 ha agrarisch gebied wordt op schaal van vlaanderen bewaard. In AGNAS-RUPs werden in 2020-2021 een paar duizend hectare nog niet herbevestd agrarisch gebied bevestigd.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of er in deze fase van het dossier reeds geweten is of er geplande geplande innames en/of onteigeningen nodig zullen zijn, onder andere voor de afbakening van de bouwvrije stroken langs de snelwegen.	Omdat de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord nog volop in onderzoek is, is er momenteel nog niet exact geweten voor welke percelen een inname of onteigening nodig zal zijn. Het bijstellen en opnieuw afbakenen van de bouwvrije stroken langs autosnelwegen kan enkel op projectniveau gebeuren en is dus geen onderwerp op planniveau. De mogelijke impact van de aangepaste bouwvrije stroken is onderwerp van de plan-MER discipline Mens-Ruimte. Qua mogelijke onteigeningen is in deze fase van het planproces nog niet beslist of er een onteigeningsplan aan het GRUP gekoppeld zal worden. Dit maakt deel uit van de fase voorontwerp GRUP.

In de inspraakreacties wordt aangegeven dat in het plan niet wordt voorzien in de aanleg van P+R parkings gekoppeld aan efficiënt openbaar vervoer richting het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	De aanleg van P+R parkings maakt inderdaad geen onderdeel uit van het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord, aangezien hier op vandaag al volop werk van wordt gemaakt binnen het programma Werken aan de Ring. Binnen dit programma wordt tijdens deze legislatuur voor meer dan 300 mln euro geïnvesteerd in de aanleg van meer dan 115 km fietspaden en fietssnelwegen en een 50tal daaraan verbonden kunstwerken. Daarbovenop wordt in het kader van Brabantnet nog eens meer dan 30 km fietspaden aangelegd. Om de modal shift te bereiken, bevat het programma Werken aan de Ring naast de vele fietssnelwegen ook nieuwe openbaar vervoerlijnen. Vanuit de "Mobiliteitsvisie 2020" van De Lijn ontstond het Brabantnet: 3 hoogwaardige openbaar vervoerlijnen (de ringtrambus, de sneltram en de luchthaventram) die de Vlaamse Rand met Brussel verbinden. De keuze voor hoogwaardig openbaar vervoer was een uitgangspunt, gezien de nood aan voldoende snelheid, capaciteit, reiscomfort, stiptheid en attractiviteit. De tangentiële verbinding (Ringverbinding) zal in eerste instantie als een trambuslijn, voor twee derde van het traject op eigen bedding, gerealiseerd worden. De overige lijnen worden trams in eigen bedding. Tot slot bevat het programma Werken aan de Ring een heel aantal Hoppinpunten (P+R-punten), een plek waar je makkelijk van het ene op het andere vervoersmiddel kan overstappen. Afhankelijk van de locatie vind je er fietsenstallingen, tram- en bushaltes, deelvoertuigen, ...
in de inspraakreacties wordt gevraagd of de aankoppeling van R22 nog zal worden opgenomen in de verdere fasen van het dossier.	Zoals vermeld in andere vragen is het loskoppelen van de R22 nodig om te voldoen aan de verkeersveiligheidsrichtlijnen op autosnelwegen. De doelstelling om een verkeersveilige weginfrastructuur te voorzien heeft consequenties waaronder het loskoppelen van de R22. In Loop 2 van dit onderzoek wordt geanalyseerd of het mogelijk is om de R22 toch nog aan te sluiten op de R0, mits een andere vormgeving. Dit zal enkel in de alternatieven 2 en 3 met parallelwegen kunnen, en mits een profiel van 2x1 rijstroken op de R22. Overlegmomenten met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben reeds plaatgevonden en dit zal in de toekomst zeker verder worden gezet om een zo optimale afstemming te verkrijgen.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de MIVB eveneens reizigers naar/van de Brusselse rand kan vervoeren teneinde die rand beter te bedienen.	Daar waar er interferenties zijn tussen openbaar vervoerverbindingen en het plangebied voor de herinrichting van de R0 én de noodzaak voor bestemmingswijziging bestaat, zullen in het GRUP ook bestemmingswijzigingen opgenomen worden voor openbaar vervoerverbindingen. Het is echter niet zo dat alle openbaar vervoerverbindingen in de ruime omgeving van de R0 worden meegenomen in dit plan. In de Scopingnota wordt het proces i.f.v. de ruimtelijke herinrichting van de R0 (E40-E40) gekaderd in het geheel van het Programma 'Werken aan de Ring' dat veel meer omvat dan enkel de herinrichting van de R0. Hierbij wordt tevens aangegeven dat er inderdaad meerdere partners/actoren zijn die engagementen binnen de ruimere omgeving opnemen. De herinrichting van de R0 staat dus niet op zichzelf, maar is maar 1 schakel in het geheel van acties / potenties / ... De verschillende actoren worden dan ook doorheen heel het proces betrokken.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het belangrijk is in te zetten op verschillende vervoersmodaliteiten.	Het plan heeft o.m. tot doel om de ambitieuze modal shift mee te faciliteren, door het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio. Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 immers bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. Daarnaast wordt verwezen naar het programma 'Werken aan de Ring' waarin verschillende projecten voor alternatieve modi gepland zijn. Voor elk project wordt het juiste instrument afgewogen. Voor het merendeelzal er geen bestemmingswijziging nodig zijn en kan dus een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Voor een aantal van deze projecten (Quick wins) is men reeds gestart met de aanleg ervan. Ook binnen de vervoerregio Vlaamse Rand zal verder worden nagedacht over o.m. openbaarvervoers- en fietsverbindingen in een ruimere omgeving. Daarnaast is het uiteraard de bedoeling om de vormgeving en dimensionering van de R0-Noord af te stemmen op een toekomstige situatie 2030 waarbij een ambitieuze modal split is gerealiseerd en het aandeel autoverplaatsingen dus is afgenomen. Vandaar dat in het onderzoek een doorkijkscenario wordt meegenomen waarbij werd (en ook in loop 2 wordt) nagegaan of de R0-Noord in de verschillende onderzochte basisalternatieven en de varianten met een rijstrook minder niet overgedimensioneerd wordt.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om een uitbreiding van het openbaar vervoernetwerk in Vlaanderen en Brussel	Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 immers bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. Daarnaast wordt verwezen naar het programma 'Werken aan de Ring' waarin verschillende projecten voor alternatieve modi gepland zijn. Voor elk project wordt het juiste instrument afgewogen. Voor het merendeel zal er geen bestemmingswijziging nodig zijn en kan dus een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Voor een aantal van deze projecten (Quick wins) is men reeds gestart met de aanleg ervan. Ook binnen de vervoerregio Vlaamse Rand zal verder worden nagedacht over o.m. openbaarvervoers- en fietsverbindingen in een ruimere omgeving.
In de inspraakreacties en adviezen wordt er gevraagd waarom er niet verder gekeken wordt dan 2030, maar eerder naar 2040 of 2050. Over welke periode zal de heringerichte Ring volstaan?	De verschillende alternatieven en varianten die werden ontwikkeld voor de herinrichting van de R0 Noord werden allemaal doorgerekend in een macroscopisch verkeersmodel. Dergelijk verkeersmodel krijgt om de x aantal jaar een geüpdatete versie. De versie waarmee het project van de R0 Noord werd doorgerekend, het zogenaamde Regionaal Verkeersmodel (RVM) Vlaamse Rand v.3.7.1, werd opgebouwd met 2030 als toekomstjaar. Voor de verschillende alternatieven en varianten van de R0 Noord werd m.a.w. gekeken hoe de nieuwe infrastructuur zou functioneren in 2030. Een verdere doorkijk, bvb. richting 2040, kon op dt moment nog niet gebeuren met het beschikbare verkeersmodel. Dat dit toekomstjaar min of meer zou samenvallen met het eind van de werken, is eerder toeval en zeker geen bewust gegeven.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of het alternatief met parallelwegen geschrapt kan worden.	Het alternatief met parallelwegen werd opgenomen omdat we zien dat de Ring een dubbele functie heeft en die niet overal goed kan vervullen. Namelijk een functie voor het doorgaande verkeer op langere afstand en voor verkeer met herkomst of bestemmings langs de R0. We onderzoeken of het scheiden van deze stromen de doorstroming an sich ten goede komt. Het parallele scenario blijft een redelijk alternatief, zowel vanuit de plandoelstellingen als vanuit de procesmethodiek en kan bijgevolg niet verlaten worden. In de passende beoordeling van loop 1 (zie bijlage 8 bij scopingnota 2) werden de drie alternatieven en hun varianten beoordeeld. Daarbij werd beoordeeld dat het laterale alternatief niet voldoende beantwoordt aan de plandoelstelling. Het alternatief 2, parallel, wordt net zoals alternatief 1, wel nog weerhouden in loop 2. Op basis van verder onderzoek en optimalisaties zal in loop 2 opnieuw een passende beoordeling gebeuren voor alternatief 2 (parallel). Ook de verkeerswisselaars werden, na een uitgebreide knelpuntanalyse uitgevoerd met het Regionaal Verkeersmodel, verder geoptimaliseerd in loop 2 van het proces. Uiteraard bekijken we ook de andere effecten op omgeving, geluid, lucht en veiligheid.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waarom er extra rijstroken moeten aangelegd worden. Is het niet beter om de bestaande toestand te behouden?	De huidige R0 Noord wordt gekenmerkt door een verkeersonveilige, niet conforme inrichting waarbij verkeesrwisselaars en op- en afrittencomplexen veel te kort bij elkaar liggen. De vele in- en uitvoeg- en weefbewegingen moeten bijgevolg vaak op te korte afstand gebeuren, waardoor die zeer stroef verlopen. Dat zorgt voor onveilige situaties en ongevallen, en voor een slechte doorstroming op de R0. Dat laatste geeft dan weer aanleiding tot heel wat regionaal sluipverkeer op het onderliggend wegennet, met heel wat negatieve gevolgen voor de leefbaarheid van de woonkernen. Bovendien ligt de ring in een hoog dynamische regio waar niet alleen demografische groei, maar ook de socio-economische groei hoger ligt dan in de rest van België. Ook richting 2030 wordt een sterkere groei voorspelt dan in andere regio's. Deze groei zal de hoger genoemde problemen van sluipverkeer en verkeersonleefbaarheid verder doen toenemen. Wanneer de ring wordt heraangelegd conform de richtlijnen en zoals beschreven in de scorpingnota van het Geïntegreerd Planproces (GPP) - een light alternatief met 2x4 rijstroken of een parallel alternatief met 2x(3+2) rijstroken - dan zorgt die verkeerveilige inrichting ook tegelijkertijd voor een beter functioneren en een vlottere doorstroming (zie plandoelstelling 1). Een gevolg hiervan is dat heel wat regionale doorgaande verplaatsingen, die nu via het onderliggend wegennet gebeuren, zich terug gaan verplaatsen naar de ring (zie plandoelstelling 2). Daardoor blijft de belasting van de R0 hoog, maar daalt de hoeveelheid verkeer in de woonkernen. Wanneer daarenboven een Ambitieuze Modal Splt (AMS) wordt toegepast, waarbij het aandeel auto maximaal 50% bedraagt (i.p.v. 68% nu), dan onstaat er een globale daling van het aandeel autoverkeer en dus ook van de autoverplaatsingen. Echter: die afname is alleen zichtbaar op het onderliggende wegennet en niet op de ring. De verzadigingsgraad van de R0 blijft nog steeds hoog, wat er op wijst dat de ring ook in die AMS-situatie een belangrijke rol blijft vervullen in de auto-ontsluiting van de regio. Wanneer bovenop het scenario met AMS een rijstrook minder wordt toegepast, ontstaan een omgekeerde beweging: door de verlaagde capaciteit wordt er terug meer verkeer naar het onderliggende wegennet geduwd. De belasting van het onderliggende wegennet wordt dan terug even groot als in een basisscenario met heringerichte ring zonder AMS. Of anders gesteld: de positieve effecten van de AMS worden grotendeels teniet gedaan door het terugdringen van de capaciteit op de R0. Dit terwijl de druk en verzadigingsgraag op de R0 (even) hoog blijft. Het is duidelijk dat de R0, i.c.m. de andere hoofdwegen enerzijds, en het onderliggende wegennet anderzijds, twee communicerende vaten zijn. Meer verkeer op de R0 betekent minder verkeer op het onderliggende wegennet en vice versa. Ook bij een AMS-scenario. Het is dus zaak om - uitgaande van een AMS - een goed evenwicht te vinden tussen de capaciteit op, en de belasting van de R0 en de belasting van het onderliggende wegennet. Dat evenwicht bleek uit de doorrekeningen iets beter te zitten in de basisalterantieven met AMS, dan in dezelfde alternatieven met een rijstrook minder.

In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd wat de effecten van de aanpassingen aan de ring zullen zijn op de omliggende toegangswegen en de grotere verkeersaders doorheen België.	De impact op de verschillende assen wordt aan de hand van de verkeersmodellen mee in rekening gebracht. Het netwerk van het verkeersmodel omvat niet enkel het netwerk in de directe omgeving van de R0-Noord, maar het bevat ook (hoofd)wegen in de rest van België en een selectie van hoofdwegen in de buurlanden. Er wordt dus rekening gehouden met het feit dat er meer doorgaand verkeer kan aangetrokken worden, en met de eventuele positieve of negatieve effecten hiervan. De effecten op het zuidelijk deel van de R0 zijn ook mee in rekennig gebracht via de modeldoorrekeningen, en op die manier wordt er bij PlanMer en MKBA ook rekening mee gehouden. Er is echter niet specifiek gefocust op de R0-Zuid omdat de afstand tot het studiegebied al groter wordt, en er vanuit praktische overwegingen niet op alle wegvakken in België gefocust kan worden. Dit is wel gedaan bij de hoofdwegen die aansluiten op de R0-Noord, en de effecten op de reistijden op langere trajecten zijn een parameter waarmee in het GPP rekening wordt gehouden. In het verleden is al een strategische MER-studie uitgevoerd betreffende R0-Noord. Hieruit bleek dat de impact op de R0-Zuid beperkt was in geval van een heraanleg van de bestaande R0-Noord. Bij de meer uitgebreide concepten (tunnel onder Brussel, grote ring rond Brussel, ...) kon de impact op het zuidelijk deel van de R0 groter zijn, maar die concepten zijn niet weerhouden.
In veel inspraakreacties is men bezorgd dat meer rijstroken zullen leiden tot meer verkeer, met negatieve effecten op vlak van leefbaarheid, luchtvervuiling, klimaat, impact van stikstof op natuurgebieden,... tot gevolg.	De effecten hiervan worden onderzocht in het milieueffectenonderzoek.De gebruikte analysemethoden laten toe de aanzuiging van verkeer van elders op het netwerk in kaart te brengen, dit is dus meegenomen in de studie. Het ontstaan van bijkomende verplaatsingen (het zgn. geïnduceerd verkeer) kan met het gebruikte model echter niet in kaart gebracht worden. Dit aspect kon dus niet kwantitatief in rekening gebracht worden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt aangegeven dat een <u>verlengde landschapsbrug</u> thv Laarbeekbos wenselijk is. Deze verlengde landschapsbrug / dit maximale ecoduct zou, in combinatie met een gerichte groenbuffer, voor een positiever effect op milieuaspecten zorgen.	De lengte van de landschapsbrug/ondertunneling moet een evenwicht vinden tussen enerzijds zo veel mogelijk ecoconnectiviteiten (natte via sporen, bossige, grasland) dus lange brug en anderzijds de negatieve effecten zo veel mogelijk vermijden: geconcentreerde stikstof uitstoot beperken aan tunnelmonden, en minimale invloed op de grondwaterstromingen. Gelet op de inspraak uit de publieke raadpleging, wordt in Loop 2 enerzijds het lengteprofiel van de R0-Noord in deze deelzone verder geoptimaliseerd en wordt een bijkomende variant meegenomen waarbij de landschapsbrug ter hoogte van Laarbeekbos van 90 meter naar 180 meter wordt gebracht. Voor de alternatieven en varianten van Loop 2 (en dus ook voor de bijkomende variant met een landschapsbrug van 180 meter ter hoogte van Laarbeekbos) gebeurt opnieuw een beoordeling vanuit verschillende invalshoeken, onder andere in het kader van het plan-MER. Hierbij blijft de afstemming met lopende plannen en projecten, waaronder het landinrichtingsproject voor Hoeve Hooghof en omgeving, een continu aandachtspunt.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe de landschappelijke integratie en de ecologische verbindingen versterkt zullen worden.	De ambities voor het versterken van de langse en dwarse ecoconnectiviteit alsook de kwaliteit van de landschappelijke integratie van de Ring maken inherent deel uit van de plandoelstelling. De gewenste ecoconnectiviteit is in samenwerking met de betrokken actoren gesynthetiseerd in de gewenste ecoconnectiviteitskaart (die is afgestemd met de verschillende betrokken actoren in de omgeving, waaronder het strategisch project Groene Noordrand) en wordt verder geconcretiseerd in de uitwerking van het ontwerpend onderzoek (zowel in plan- projectfase).
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe het groenblauwe netwerk versterkt en landschappelijk geïntegreerd zal woren in dit dossier. Met bijkomend de nadruk van natuur in de natte sfeer en herstel van historische verbindingen.	Zoals in de Scopingnota geduid, wordt de herinrichting van de R0 Noord gezien als een opportuniteit om de aanpassingen aan de infrastructuur te koppelen aan het creëren van natuurverbindingen, tussen de natuur- en groengebieden aan de weerszijde van de R0 Noord. Het is inderdaad de ambitie om de infrastructuur van de R0 zo compact mogelijk te houden zodat er ruimte vrijkomt voor andere doeleinden. Hierbij gaat veel aandacht uit naar het herstel en de versterking van groenblauwe netwerken en wordt werk gemaakt van ontsnipperingsmaatregelen. Op regelmatige plaatsen zullen bijvoorbeeld ook faunapassages voorzien worden onder of over de weginfrastructuur. Op die manier kan de herinrichting van de R0-Noord positieve effecten genereren op de Vlaamse en Brusselse ecosystemen en soorten. Voor de realisatie van deze natuurverbindingen wordt het groenblauw netwerk vanuit twee schalen versterkt: enerzijds de grootschalige groenpolen, anderzijds het fijnmazig groenblauwnetwerk. Er bevinden zich immers een aantal grote recreatieve en waardevolle open ruimtegebieden in de omgeving van het projectgebied. Zo wordt onder meer de Woluwe en zijn vallei geselecteerd als één van de 4 groenpolen, waarop maximaal wordt ingezet. Ter hoogte van de verkeersknoop R0-A201 zal de wegverharding in de toekomst bijvoorbeeld aanzienlijk kleiner worden. In de vrijgekomen ruimte is er plaats voor een open Woluwe met zelfs ruimte voor een bufferbekken op de waterloop. Dit zal de natte natuur ten goede komen. Om deze natuur en dit open water te kunnen beleven, wordt ook een wandelpad en een fietspad voorzien. Deze ambities worden doorgetrokken naar alle waterlopen in het projectgebied van de R0-noord.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om de waardevolle bermen te vrijwaren en de bestaande <u>groenstructuren maximaal te versterken</u>, zoals Laarbeekbos, Tangebeekbos, Hoogveld- Drie fonteinen, Woluwevallei,... en dat er geen aantasting van de groene ruimten van het Laarbeekbos mag plaatsvinden.	De hier genoemde groenstructuren zijn meegenomen in het onderzoek. In de zone Laarbeekbos worden verschillende varianten onderzocht met een verlaagd lengteprofiel en landschapsbruggen als ecologische verbindingen. In ieder geval wordt aan het Natura 2000-gebied van het Laarbeekbos geraakt in geen van de voorgestelde alternatieven en varianten geraakt. De zone Tangebeekbos-Hoogveld wordt ook verbeterd in alle alternatieven en varianten: ook hier wordt bijvoorbeeld werk gemaakt van ecopassages tussen Hoogveld en Tangebeekbos. De zone Zaventem en de Woluwevallei wordt verbeterd danzij de nieuwe ontwerpen van de aansluitingscomplex Henneaulaan en het project de herinrichting van het knooppunt van de R0 met de A201. De verbinding langsheen de R0 en doorheen de E19-knoop naar de bosuitbreidingsgebieden ten westen van de E19 in Machelen en Vilvoorde worden ook onderzocht. Hetzelfde voor verbindingen nabij de E40/R0 knoop en de E40/R22 (Kraainem) nabij de Woluwe en de Kleine Maelbeek . De maximale bescherming van de waardevolle bermen wordt meegenomen bij de verdere uitwerking van de alternatieven en varianten.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om de ecologische verbindingen te vrijwaren en maximaal te versterken, onder meer ter hoogte van: - spoorlijn langs de N9 - Laarbeekbos met één brede overkapping - Tangebeekvallei	In kader van plandoelstellingen 2 en 4 (verhogen leefkwaliteit in de omgeving zoals biodiversiteit, landschappelijke inpassing en verbinderen barrierewerking) is het ook ons doel om de ecologische verbindingen te vrijwaren en te versterken. Meer in het detail gebeurt dit als volgt: '- De onderdoorgang thv de spoorlijn (N9) is mee opgenomen in onze 'te garanderen verbindingen 'voor het groenblauw netwerk. - In Loop 2 wordt het lengteprofiel van de R0-Noord in de deelzone Laarbeekbos verder geoptimaliseerd in functie van de varianten in landschapsbruggen (2 variantes met twee brede landschapsbruggen en 1 met één maximale landschapsbrug). Om zo de te garanderen dwarsverbindingen en hun aansluiting met omliggende landschap verder te verfijnen op concept-/planniveau. In de deelzone Wemmel-Jette werd het basislengteprofiel met onderdoorgangen bekeken samen met de varianten voor het verlaagd lengteprofiel met basis overbrugging en de maximale overbrugging, die landschappelijk verder worden uitgewerkt. - In de zone Vilvoorde vormt de landschappelijke verbinding, ter hoogte van Tangebeekbos en Klein Hoogveld een belangrijke onderdoorgang. Deze landschappelijke verbinding is opgenomen in de 'te garanderen verbindingen' en eveneens geselecteerd als belangrijke 'groenpool'. De visie omtrent de langse ecologische verbinding werd opgenomen in de ecologische connectiviteitskaart.

In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om de groenindeling te laten sturen door ecologische criteria in plaats van op visueel-landschappelijke criteria. Hoe gaat dat binnen dit dossier in zijn werk?	Binnen plandoelstelling 2 wordt er maximaal ingezet op het verhogen van de leefbaarheid rond de R0 door rekening te houden met de aspecten van leefkwaliteit in de omgeving zoals lucht, gezondheid, klimaat, biodiversiteit, water, etc. In de nabijgelegen dorpskernenstreven we naar de vermindering van het sluipverkeer. Binnen plandoelstelling 4 wordt ingezet op de landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de omgeving (zowel de R0 als onderliggende wegenis) om de ruimtelijke en landschappelijke barrièrewerking van de Ring te verminderen en zo de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Zo zal de barrièrewerking van de Ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de natuur en de dieren verminderen. Deze plandoelstellingen hebben onder meer geleid tot een onderzoek rond de ecologische verbindingen. Er werd een ecoconnectiviteitskaart opgemaakt waarbij gekeken werd naar bossige, grazige en natte verbindingen en hoe deze verder in de ruimere omgeving kunnen worden ingeschakeld. Dit leidde in scopingnota 2 tot 2 belangrijke figuren opgenomen: de te garanderen verbindingen en het vlekkenplan i.f.v. op te nemen herbestemmingen i.f.v. de versterking van de open ruimtestructuur. Het is immers van belang dat de ecologische verbindingen die voorzien worden over/onder/langsheen de R0 kunnen functioneren in een netwerk. Een volwaardig beheerplan kan pas opgemaakt worden op projectniveau en is geen planonderdeel van het GRUP. De potentiële werfzones worden in loop 2 onderworpen aan een milieubeoordeling. De mogelijke impact op bijzondere natuurwaarden wordt dus onderzocht. De compensatieplicht en hoe en waar gecompenseerd zal worden, kan pas op projectniveau concreet uitgewerkt worden. Hiervoor zal de op dat moment van toepassing zijnde wetgeving hieromtrent gevolgd moeten worden.
In inspraakreacties en adviezen wordt aangegeven dat er elementen ontbreken bij het groenblauwe netwerk. Enerzijds gaat het over het ontbreken van de waardevolle bermen van de R0 en verkeerswisselaars en anderzijds over delen van het netwerk buiten de plancontour. Een netwerk werkt maar als er geen onoverbrugbare gaten in zitten. Er wordt gevraagd om de agrarische bestemmingen te verfijnen zodat ze maximaal bijdragen aan het groenblauwe netwerk.	In de scopingnota wordt in functie van de plandoelstellingen m.b.t. leefbaarheid en landschappelijk inpassing duidelijk ingezet op het verbeteren en bijdragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen en dit voor mens, natuur en dier. Bij te garanderen verbindingen wordt ook duidelijk aangegeven dat dit gaat over zowel dwars- als langsverbindingen. De bermen en ruimte in de omgeving van R0 maken hier deel vanuit. Het is effectief zo dat een ecologisch netwerk maar werkt als er geen onoverbrugbare gaten in zitten. Omdat echter het plan gaat over de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord, is het evident dat enkel herbestemmingen zullen worden opgenomen die in de onmiddellijke omgeving van de R0-noord gelegen zijn. Met het voorlopige plangebied dat werd opgenomen in de scopingnota 2 wordt aangegeven in welk gebied/gemeenten er herbestemmingen overwogen worden.
In de inpraakreacties wordt gevraagd naar het risico op overstromingen door fietsinfrastructuur onder de R0.	Bij de aanleg van elke nieuwe fietsinfrastructuur wordt onderzocht welke waterbuffering noodzakelijk is, om het risico op overstromingen te minimaliseren. Dit is een belangrijke randvoorwaarde bij het uitwerken van projecten inzake fietsinfrastructuur.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gemeld dat er slechts beperkt rekening wordt gehouden met de fietsverbindingen en fietssnelwegen. Er wordt gevraagd de verschillende scenario's van aansluiting in het fietsnetwerk nog open te houden of verder mee te nemen in het onderzoek	Het ringfietspad is een te garanderen verbinding binnen het geïntegreerd planningsproces (GPP), naast de (veelal radiale) regionale fietsverbindingen/fietssnelwegen, waaronder de F2, de F212 en de F213. Het exacte tracé van het ringfietspad en zijn verknoping met de fietssnelwegen (onder andere het deel tussen de N8 (Dilbeek) en de F212 (Asse)) wordt grondig onderzocht en afgewogen met andere mogelijke tracé's en trajecten. Dit gebeurt binnen de desbetreffende Quick-Win projecten (= lopende deelstudie) van het ringfietspad en gangbare procedure (valt dus buiten de scope van het GRUP). De afweging tussen de verschillende trajecten wordt deels gemaakt op basis van een multicriteria analyse. De belevingswaarde is een belangrijk criteria die maakt deel uit van de multi-criteria analyse van alle Quick-Wins projecten. Er wordt dus zeker rekening gehouden met de regionale fietsverbindingen/fietssnelwegen.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gesuggereerd een volwaardig, kwalitatief en performant fiets- en openbaar vervoernetwerk uit te rollen.	De studie vertrekt vanuit de netwerken van de verschillende modi in de referentiesituatie (waarin alle gekende projecten werden opgenomen). Meer dan ooit wordt er geïnvesteerd in alternatieven, zoals snelle fietsverbindingen, hoogwaardige openbaar vervoersverbindingen en ook vlotte overstapplaatsen in de ruime rand. Meer dan ooit is er immers het besef dat de oplossing niet enkel bij de heringerichte Ring ligt, maar ook bij de alternatieven. Ongeacht het voorkeursalternatief dat uiteindelijk zal gekozen worden, zal ingezet worden op betere, vlottere verbindingen voor fiets, openbaar vervoer en voetgangers. Mensen uit de auto krijgen en op de fiets, in de trein, in de tram, in de bus, te voet,... daar zetten we versneld op, weze het buiten het GRUP, dmv de zgn. quick wins. Recent nog is beslist om via de relancemiddelen nog eens 140 mln euro extra uit te trekken voor fietsprojecten in de Vlaamse rand. Dat is goed voor 45 km extra fietsinfrastructuur met 30 extra kunstwerken. Dit brengt de totale investering voor fiets deze legislatuur op 300 mln euro, goed voor 115km fietspaden en fietssnelwegen.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe er wordt gewerkt aan de multimodale bereikbaarheid.	In het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord worden een aantal te garanderen verbindingen voor fiets en openbaar vervoer opgenomen als randvoorwaarde. Het is immers één van de plandoelstellingen om de multimodale bereikbaarheid van de omgeving te gaan verhogen: oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor langzaam en openbaar vervoer worden voorzien. De barrièrewerking van de Ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer wordt met andere woorden verminderd. Ook in het ruimere programma 'Werken aan de Ring' wordt meer dan ooit wordt ingezet op het faciliteren van meer duurzame verplaatsingen in deze congestiegevoelige regio. Dankzij de nieuwe fiets - en openvervoerinfrastructuren die binnen het programma Werken aan de Ring worden gerealiseerd, wordt dit projectgebied op een fijnmazigere structuur ontsloten dan vandaag de dag het geval is en worden reële vervoersalternatieven aangeboden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of er ook plaatselijke fietspaden aangelegd kunnen worden die de scholen, bedrijfsterreinen en dergelijke kunnen bedienen.	Alle kruisingen van fietsroutes met de R0 zullen op een kwalitatieve en veilige manier ontworpen worden. Bovendien worden een aantal fietssnelwegen gerealiseerd binnen een Quick Win project waardoor deze al zullen uitgevoerd worden voor de werken aan de R0 beginnen. Deze leggen maximaal de link met onder andere omliggende bedrijventerreinen en gemeenten. Op deze manier zijn de tewerkstellingszones in de omgeving van de R0 ook op een alternatieve manier bereikbaar gedurende de werken aan de R0. Voor lokale fietsverbindingen moeten wij u doorverwijzen naar de gemeente die hierover bevoegd zijn.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd wat de stand van zaken is van het ringfietspad, hoe het mee wordt opgenomen in het GPP, of dit mee opgenomen is in de referentietoestand en of het exacte tracé al gekend is, in het bijzonder voor de zone Vilvoorde.	De selectie en aanleg van nieuwe fietssnelwegen behoort niet tot de scope van het GRUP van de herinrichting van de R0-Noord. Het ringfietspad is wel een te garanderen verbinding binnen dit GGP voor de herinrichting van de R0-Noord, maar het tracé is nog in onderzoek. Op de schema's, conceptschetsen en kaarten van het GPP wordt het tracé ingetekend, met de vermelding in 'onderzoek', het tracé van het ringfietspad kan dus nog wijzigen. Voor het ringfietspad werd, in het kader van een Quick Win, in 2021 gestart met de deelstudie aangaande het tracé voor het segment tussen de A12 en het kanaal in Vilvoorde. Deze route leggen we o.a. aan om een verbinding te vormen tussen de fietssnelwegen F28, F214 en F23. Voorlopig is het ringfietspad over het kanaal heen nog een zoekzone en daardoor onduidelijk in precieze beschrijving en tracékeuze. Van dit gedeelte moet de studie nog opgestart worden om het definitieve tracé vast te leggen. De aanleg van het ringfietspad en de aansluiting op de F23 zorgt voor een voorlopige verbinding via de linkeroever met Vilvoorde. Bijkomend zal de huidige studie een vervolgstudie natuurlijk niet hypothekeren. Wat de verhouding is tussen het ringfietspad en de FR0 is, is voorlopig eveneens onderdeel van verder onderzoek binnen de verschillende deelstudies wins van het ringfietspad. De invulling van de groene zones binnen Drie Fonteinen maakt geen deel uit van de scope van dit planproces. Betreft de F1 kunnen we zeggen dat we ons gebaseerd hebben op de kaart van MOW en op het MB houdende de aanwijzing van fietssnelwegen van 15/03/2018. Hierop is de F1 aangeduid tot de Europabrug waar het verknoopt met de F23. We begrijpen de wens voor een vlotte en snelle fietsverbinding op rechteroever aangezien het kanaal een barrièrewerking heeft, ook met het oog op alle ontwikkelingen aldaar.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat Brussel meer fietspaden moet aanleggen.	Niet enkel in Vlaanderen, maar ook in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt volop werk gemaakt van het aanleggen van veilige en comfortabele fietspaden. Neem zeker een kijkje op www.bike.brussels
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat een fietspad naast de ring weinig gebruikt zou worden.	Met het Ringfietspad willen we een alternatief bieden voor de verplaatsingen die nu met de auto worden gedaan (o.a. voor het woon-werkverkeer). Uiteraard gaat in het ontwerp van al onze fietssnelwegen aandacht uit naar het comfortabel, gezond en veilig fietsen, om de verplaatsingen met de fiets zo aangenaam en aantrekkelijk mogelijk te maken.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat moet worden ingezet op een kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk, in overeenstemming met het Good Move-plan van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	Het verder uitwerken van het kwalitatief hoogwaardig fietsnetwerk wordt binnen het geïntegreerd planningsproces meegenomen via de te garanderen fietsverbindingen, die in ieder geval als randvoorwaarden voor de herinrichting van de R0 Noord gelden. Binnen het ruimere programma Werken aan de Ring worden bovendien reeds een heel aantal fietsverbindingen concreet gerealiseerd, in het kader waarvan afstemming gebeurt met onder andere Brussel Mobiliteit.

In de inspraakreacties wordt aangegeven dat moet worden ingezet op multimodale bereikbaarheid, door a priori te investeren in het openbaar vervoer en het fietsnetwerk.	één van de plandoelstellingen van de herinrichting van de R0 Noord is de vermindering van de barrièrewerking van de R0 voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer, om op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen. Bovendien wordt binnen het ruimere programma Werken aan de Ring op vandaag al volop ingezet op het realiseren van een aantal zgn. "Quick Wins", onder meer voor fiets en openbaar vervoer. Er werd en wordt tijdens deze legislatuur voor meer dan 300 mln euro geinvesteerd in de aanleg van meer dan 115 km fietspaden en fietssnelwegen en een 50tal daaraan verbonden kunstwerken. Daarbovenop wordt in het kader van Brabantnet nog eens meer dan 30 km fietspaden aangelegd. Om de modal shift te bereiken, bevat het programma Werken aan de Ring naast de vele fietssnelwegen ook nieuwe openbaar vervoerlijnen. Vanuit de "Mobiliteitsvisie 2020" van De Lijn ontstond het Brabantnet: 3 hoogwaardige openbaar vervoerlijnen (HOV). De keuze voor hoogwaardig openbaar vervoer was een uitgangspunt, gezien de nood aan voldoende snelheid, capaciteit, reiscomfort, stiptheid en attractiviteit. De tangentiële verbinding (Ringverbinding) zal in eerste instantie als een trambuslijn, voor twee derde van het traject op eigen bedding, gerealiseerd worden. De overige lijnen worden trams in eigen bedding. Tot slot bevat het programma Werken aan de Ring een heel aantal Hoppinpunten, plek waar je makkelijk van het ene op het andere vervoersmiddel kan overstappen. Afhankelijk van de locatie vind je er fietsenstallingen, tram- en bushaltes, deelvoertuigen, een Park & Ride...
In de inspraakreacties wordt gevraagd of er langsheen het kanaal (kant Vilvoorde) ook een veilige fietsvoorziening wordt gecreeerd richting Brussel.	Voorafgaand aan de herinrichting van de R0 Noord worden een aantal Quick Wins gerealsieerd. Waaronder een fietssnelweg aan de oostzijde van het Kanaal, langs de spoorweg tussen het station van Vilvoorde en de Haachtsesteenweg, vanwaar men naar Brussel en Zaventem kan fietsen. Verder ligt er aan de westzijde van het kanaal een fietssnelweg richting Brussel. De Vlaamse Waterweg gaat een voetgangersbrug voorzien over het kanaal, al wordt deze ook toegankelijk voor fietsers, waardoor ook voetgangers en fietsers van Drie naar Vier Fonteinen kunnen en waarbij dus op de westoever wordt aangesloten op de F23 langs het kanaal richting Brussel. Dit valt evenwel niet onder voorliggend planproces.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om een veilige oversteek voor fietsers ter hoogte van de op- en afritten op de Dikke Beuklaan te voorzien.	De realistie van een conflictvrije kruising tussen fietsers op de Dikke Beuklaan en gemotoriseerd verkeer van/naar het ASC is onderdeel van verder ontwerpend onderzoek.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om verder te investeren in het fietsnetwerk.	Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 immers bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. Daarnaast wordt verwezen naar het programma 'Werken aan de Ring' waarin verschillende projecten voor alternatieve modi gepland zijn. Voor elk project wordt het juiste instrument afgewogen. Voor het merendeelzal er geen bestemmingswijziging nodig zijn en kan dus een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Voor een aantal van deze projecten (Quick wins) is men reeds gestart met de aanleg ervan. Ook binnen de vervoerregio Vlaamse Rand zal verder worden nagedacht over o.m. openbaarvervoers- en fietsverbindingen in een ruimere omgeving ('Werken aan de Regio').
In de inspraakreacties wordt gevraagd waarom fietsverkeerslichten werden gemonteerd op de recente werf voor de F202.	Dit valt niet binnen de scope van dit geïntegreerd planningsproces. De verkeerslichten binnen dit project zijn voorzien om maximaal te streven naar verkeersveiligheid van de fietser door alle conflicten fiets / auto te elimineren.
In de inspraakreacties wordt gevraagd wie zal instaan voor het onderhoud van de fietssnelwegen en -paden.	In het kader van het programma Werken aan de Ring worden diverse fietssnelwegen aangelegd. Hierbij worden per project de nodige afspraken omtrent het onderhoud ervan gemaakt.
In een advies wordt gevraagd om in het kwalitatief onderzoek van het functioneren van het fietsnetwerk niet enkel het aantal kruisingen met (complexe) kruispunten maar ook de hellingen op de route in rekening te brengen.	Aangezien deze gegevens in deze fase nog niet gekend zijn, kan hier ook geen rekening mee gehouden. Ult voorzorg wordt er daarom vanuit gegaan dat de infrastructuur enkel aan de minimumnormen voldoet, zonder extra kwaliteit te bieden. In volgende stappen, wanneer het infrastructuurontwerp verder gedetailleerd wordt, zal met aspecten als hellingsgraad ed rekening gehouden worden.
Inspraakreacties vragen of rekening gehouden wordt met gewijzigde modaliteiten van het fietsen (evolutie van het aantal fietsers, maar ook met het stijgende aantal snellere e-bikes en speedpedelecs) .	Er zal op toegezien worden dat realistische maatregelen worden voorgesteld. Dat behoort tot de standaardmethodiek van een milieubeoordeling. In dit geval betekent dit dat de capaciteit en layout van de voorgestelde fietsinfrastructuur moet afgestemd zijn op het verwachte gebruik, zowel naar aantallen als naar type gebruikers.
in de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd rekening te houden met de huidige plannen voor het Green Energy Park en het Researchpark. Bovendien wordt er gevraagd om in te zetten op de modal split voor deze site: mobiliteitshub, openbaar vervoer, ...	Het project/ mastervise Green Energy Park wordt meegenomen in het ontwerpend onderzoek van loop 2. De scope van het project beperkt zich tot de herinrichting en dus de directe omgeving van de R0-Noord. Er wordt dus zeker gekeken naar de interferenties met het bestaande of geplande bus- en tramnetwerk. Het uitbreiden of optimaliseren van deze lijnen of haltes voor het openbaar vervoer (zowel bus- of tramlijnen en treinverkeer) op het onderliggende net maakt echter geen onderdeel uit van de scope van het GPP R0 Noord.
In de inspraakreacties wordt gevraagd hoe rekeningrijden verder zal worden behandeld.	Rekeningrijden is één van de mogelijke manieren om tot een 'ambitieuze modal split (AMS)' te komen. Rekeningrijden op zichzelf is dus niet meegenomen, wel het beoogde doel van deze maatregel: de afname van het aandeel verplaatsingen van gemotoriseerd verkeer. Deze worden besproken in het hoofdstuk 'Effectvoorspelling en beoordeling in het doorkijkscenario met AMS'.
In de inspraakreacties wordt gevraagd naar fiscale maatregelen zoals slimme kilometerheffing.	Het realiseren van een ambitieuze modal shift as such is geen doelstelling van de herinrichting van de R0 Noord. Hiervoor is immers een pakket aan maatregelen (waarvan rekeningrijden er 1 kan zijn) noodzakelijk die buiten de scope van dit Geïntegreerd Planningsproces vallen en op Vlaams niveau (en ruimer) wordt bekeken. Wel heeft het proces o.m. tot doel om de ambitieuze modal shift mee te faciliteren, door het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio. Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 immers bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om de formulering *"Gelet op de grootte en het belang van voornoemde (mobiliteits)projecten aan beide zijden van de gewestgrens, is het immers nodig om een gemeenschappelijke/overkoepelende visie te ontwikkelen voor de multimodale ontsluiting van de zone van de Heizelvlakte - Parking C"* te herzien omdat dit de indruk geeft dat enkel mobiliteitsprojecten worden meegenomen, hoewel er belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving zijn.	De formulering werd aangepast in de scopingnota.
Inspraakreacties en adviezen wijzen erop dat er in het dossier nog melding gemaakt wordt van het Eurostadiumproject op parking C en wensen dit geschrapt te zien, vermits de vergunning voor dit project definitief werd geweigerd.	Aangezien het hier gaat om een letterlijk passage (citaat) overgenomen uit het actieprogramma van TOP Noordrand, wat niet binnen de scope van dit proces valt, kan dit hier niet zomaar worden geschrapt.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of de bestaande beplanting langsheen de ring behouden blijft en of deze moet sneuvelen voor de geluidswerende schermen of hiermee geintegreerd wordt.	De kwalitatieve landschappelijke integratie van de ringinfrastructuur is een belangrijke plandoelstelling van dit project. Daar waar mogelijk worden bestaande bomenrijen en houtkanten langsheen de ring behouden, op de meeste locaties worden deze groenzones tussen de infrastructuur en omliggende gebieden verder uitgebreid en versterkt, dit kadert ook in de doelstelling ter versterking van de langse en dwarse ecoconnectiviteit. De nodige geluidswerende maatregelen worden landschappelijk geïntegreerd in deze groene contactzones tussen de ringinfrastructuur en de omliggende gebieden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd welke maatregelen er getroffen worden om het geluid van de R0 zo veel mogelijk in te perken, onder andere ter hoogte van de Tanghebeek in Vilvoorde.	Langsheen de Ring wordt, waar nodig en mogelijk, ingezet op geluidswerende maatregelen. In loop 2 zullen de effecten van de zgn. preventieve maatregelen gemodelleerd worden in het planMER. In de stedenbouwkundige voorschriften zullen de milderende maatregeln mbt geluid worden vastgelegd. Bij de verdere uitwerking van het project zal de afstemming met de inrichting van de omliggende terreinen met de betrokken gemeente verder opgenomen worden. In de zone Vilvoorde worden bij de heraanleg van de ring geluidswerende maatregelen voorzien om de bijdrage van de ring op de geluidsbelasting in de omliggende woonkernen zoals Koningslo in te perken.

In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd welke materialen gebruikt zullen worden voor de afwerking van de weg.	Op dit moment bevinden we ons nog in een planfase waarbij we onderzoek doen naar mogelijke alternatieven van de R0, scopingnota hoofdstuk 1. Types van wegbedekkingen vormen onderdeel van de projectfase, waarbij alles concreter uitwerken - op dit moment kunnen we dan ook geen uitspraken doen over maatregelen voor wegdekkingen voor motoren.
In de inspraakreacties wordt gesteld dat op basis van de conclusies van de MKBA voor bepaalde zones weinig onderbouwing is voor het voorzien van afscherming in functie van lucht en geluid.	De noodzaak of locatie van afscherming wordt niet bepaald door de MKBA, maar wordt onderzocht in het kader van het plan-MER. In het kader van dit MER-onderzoek worden milderende maatregelen (zoals afscherming) opgelegd voor locaties waar negatieve effecten worden vastgesteld.
In een advies wordt gevraagd om bijkomende meetpunten te plaasten verder weg van de R0 ter controle van de referentiesituatie. Daarnaast wordt ook gevraagd om het studiegebied iets ruimer af te bakenen.	De MIRA-geluidskaart kan in principe toegevoegd worden, maar deze houdt geen rekening met bebouwing en geeft dus een zeer vertekend beeld. Het modelgebied geluidsmodel werd afgebakend op basis van de te verwachten significante geluidseffecten. Hoe dit concreet is gebeurd, wordt omschreven in het plan-MER, deelrapport geluid.
In een advies wordt gevraagd om een gedetailleerde effectbespreking voor de aanlegfase op te maken, dit gecombineerd met de aanlegfase van nabijgelegen werven zoals bv deze op de Heizel.	De aanlegfase wordt in het verder odnerzoek (loop 2) meer in detail bekeken. Het is echter niet haalbaar om hierbij rekening te houden met de aanlegfase van andere grote projecten. Deze behoren niet tot de scope van dit plan.
In een advies wordt gevraagd om niet de gegevens van de geluidskaarten van het departement Omgeving (LNE) uit 2011 te gebruiken voor de referentiesituatie m.b.t. luchtverkeer. De meest recente gegevens via BATC dienen gebruikt te worden omwille van de gewijzigde vliegroutes en aantallen.	De gegevens die in het kader van de discipline geluid worden gebruikt in het plan-MER, worden omschreven in het deelrapport geluid. Voor wat betreft het luchtverkeer wordt gebruik gemaakt van de gegevens van Brussels Airport Company zelf.
In een advies wordt gezegd dat de grenswaarden m.b.t. geluid voor de natuur-en bosgebieden ontbreken.	In het kader van het plan-MER, discipline biodiversiteit, wordt voor de effectgroep "rustverstoring (avi)fauna" onderzoek gedaan naar de oppervlakte van eventueel beïnvloed waardevol gebied en eventueel aantal getroffen soorten op basis van de te verwachten geluidsverhoging (o.b.v. geluidskaarten aangeleverd door de deskundige geluid) en dit in relatie tot de richtwaarden van verstoring (45 - 55 dB(A)).
In een advies wordt gezegd dat er voor luchtverontreiniging en geluidsoverlast een analyse ontbreekt die aangeeft in welke mate in het studiegebied de aanbevolen waarden voor de gezondheid worden nageleefd.	De gezondheidseffecten lucht en geluid worden onderzocht in overeenstemming met het richtlijnenboek milieueffectenrapportage van de Vlaamse overheid. Hierbij komen de aspecten 'blootstelling aan luchtverontreiniging' en 'blootstelling aan geluidshinder' uitgebreid aan bod in het deelrapport Gezondheid.
In heel wat inspraakreacties is men bezorgd om de geluidsoverlast die de herinrichting van de R0 zou kunnen veroorzaken, onder meer voor de inwoners van Kraainem die in het noordelijke deel van de gemeente wonen, veel last hebben van het lawaai van de Ring en van het viaduct van de autosnelweg E40. Er wordt gevraagd om de oude geluidsschermen tussen het verkeersknooppunt E40 en de oprit Wezembeek- Oppem te vernieuwen en een oplossing te zoeken voor het lawaai van het viaduct van de E40 (vernieuwing van de voegen en het asfalt, en/of plaatsing van geluidsschermen) zodat dit aan de huidige plannen kan toegevoegd worden..	De geluidsimpact van het plan wordt onderzocht in het MER, bij negatieve effecten en een significante toename van de geluidshinder zullen milderende maatregelen voorgesteld worden.
In inspraakreacties wordt er op gewezen dat de geluidsnormen in bv de Hendrik De Kosterlaan reeds vandaag overschreden zijn. Met de herinrichting van de R0 en het bouwen van parallelle wegen zal het geluid nog grotere pieken bereiken waardoor wonen in de Hendrik De Kosterlaan onleefbaar wordt. Al vandaag is er een sterke nood aan de geluidsschermen langs de R0 en A10. Daarnaast wordt ook gevraagd om geluidsschermen te plaatsen langs de R0 in Zaventem en langs de E19 voorbij Bosveld te Machelen.	In het geval van significante negatieve effecten van het plan op vlak van geluid, worden milderende maatregelen (zoals afscherming) opgelegd. Omwille van de resultaten uit het eerdere onderzoek (loop 1) waarbij uit de resultaten bleek dat de geluidsnormen overschreden werden, worden nu in het verdere onderzoek (loop 2) plaatselijk reeds preventieve maatregelen geïmplementeerd, zie plan MER loop 1. Op basis daarvan gebeurt verder onderzoek en zal de geluidsimpact verder worden onderzocht.
In inspraakreacties wordt er op gewezen dat er nu geen trillingsmetingen worden voorzien in het onderzoek terwijl de impact daarvan niet onderschat mag worden.	Trillingsmetingen hebben geen meerwaarde voor het plan-MER aangezien de geplande situatie te sterk afwijkt van huidige situatie.
In inspraakreacties wordt gevraagd om bij alternatieve inrichtingen voor het compact knooppunt A12xR0 een doorrekening te maken van de potentiële geluidsbelasting, gemeten voor de verschillende niveauhoogtes van het knooppunt. Het effect van het plaatsen van geluidswanden dient onderzocht en berekend te worden (cf. verplaatsingsstromen van geluid over wanden heen). Indien nodig dienen er absorberende en/of gebogen geluidswanden te worden geplaatst.	Het geluidsmodel houdt rekening met "3D"-configuratie van de knopen. De geluidsimpact van de verschillende alternatieven en varianten worden onderzocht in het MER, bij negatieve effecten en een significante toename van de geluidshinder kunnen milderende maatregelen voorgesteld worden zoals bv. absorberende en/of gebogen geluidswanden
In de inspraakreacties wordt gevraagd in de MKBA te duiden op welke manier rekening wordt gehouden met de locaties waar de emissies voor lucht/geluid plaatsvinden.	In de MKBA was het niet mogelijk om rekening te houden met de locatie van de emissies, dit wordt onderzocht in het kader van het plan-MER.
In een advies wordt gevraagd om een inschatting te maken van de maatregelen die nodig zijn voor gezondheid. Mogelijk impliceert dit bijkomende maatregelen t.o.v. deze uit de discipline lucht. Daarnaast moet ook de nodige aandacht gaan naar mogelijk flankerend beleid.	De afweging of vanuit de discipline gezondheid bijkomende milderende maatregelen nodig zijn, zal worden gemaakt.
In een advies wordt gevraagd om het referentiejaar in de discipline lucht af te stemmen op deze uit de andere disciplines. In het MER moet verduidelijkt worden hoe extrapolatie van de beschikbare gegevens zal gebeuren naar 2030.	Er gebeurt geen extrapolatie naar 2030: het netwerk en de verkeersgegevens (aantal personen- en vrachtwagens per etmaal, snelheid) werden voor alle doorgerekende scenario's afgeleid uit het regionaal verkeersmodel en hebben betrekking op het referentiejaar 2030. Inzake voertuigemissieparameters en achtergrondconcentraties werd in de luchtmodellering vanuit het voorzorgsprincipe evenwel uitgegaan van het referentiejaar 2025. De luchtkwaliteit in de omgeving van wegen zou normaal stelselmatig verbeteren door de steeds strenger wordende emissienormen voor voertuigen en de vernieuwing en verduurzaming van het wagenpark, en zal in 2030 derhalve beter zijn dan in 2025, althans op voorwaarde dat de werkelijke emissie-uitstoot van voertuigen de strengere emissienormen volgen en het wagenpark duurzamer wordt. Echter, de achtergrondconcentraties die in het luchtmodel zitten voor 2030, zijn mogelijks te optimistisch ingeschat. Daarom werden als "worst case" benadering de hogere achtergrondconcentraties en voertuigemissies van 2025 toegepast op de (hogere) verkeerscijfers van 2030.
In een advies wordt gevraagd om voor de discipline mens-gezondheid het onderzoeksgebied voor de kwetsbare functies uit te breiden tot 2,5km (i.p.v. 2km) rond het projectgebied om zo ook de kwetsbare functies in het centrum van Grimbergen in kaart te brengen.	Het eerdere onderzoek gevoerd in loop 1 heeft uitgewezen dat er in het centrum van Grimbergen geen significante (negatieve) effecten optreden, dus ook niet ter hoogte van de kwetsbare locaties aldaar; dit zal dus zeker ook gelden voor het verdere onderzoek in loop 2 gezien de implementatie van de preventieve maatregelen die in het kader van de onderzoeken van loop 1 werden meegegeven.
In een advies wordt gevraagd om warmte mee te onderzoeken. De 'inkleding' van de R0 en de bestemming en inrichting van eventuele groengebieden kunnen een impact hebben op de opwarming van de omgeving.	Dit aspect wordt in het kader van het plan-MER onderzocht in de discipline klimaat. Bovendien wordt de mate waarin de alternatieven en varianten bestend zijn tegen toekomstige ontwikkelingen, waaronder klimaatverandering, onderzocht in de future proof verkenning.

In een advies wordt gewezen op 2 tools die het dossier gezondheidskundig sterker kunnen maken: 1) Environment Health Impact Simulator (E-HIS): https://www.zorg-en-gezondheid.be/E-HIS De E-HIS berekent en visualiseert de koppeling van gezondheidsdata aan milieu meetgegevens, meer bepaald voor de gekende gezondheidseffecten door blootstelling aan geluid- of luchtvervuilende componenten (PM2,s, PM10 en N02). 2) Gezondheidscalculator Modal Shift: https://www.zorg-engezondheid.be/gezondheidscalculator-modal-shift Deze berekent de maatschappelijke gezondheidswinst bij overstap van een aantal gemotoriseerde verplaatsingen naar actieve verplaatsing, ook in euro. Deze tool stelt initiatiefnemers dus in staat om de maatschappelijke gezondheidswinst te berekenen die ze realiseren met hun project.	In het kader van de verdere onderzoeken, zullen we bekijken of en hoe we deze tools kunnen inzetten.
In een advies wordt gezegd dat de methodiek om te werken met een gemiddeld immissieniveau per statistische sector geen goede werkwijze is voor infrastructuurprojecten wegens uitmiddeling van effecten. Het effect ter hoogte van individuele wegsegementen (en o.a. street canyons) verdwijnt volledig wanneer gebruik gemaakt wordt van statistische sectoren. VMM vraagt daarom om een beoordeling op adrespunt (CRABkaart) te doen van het aantal adrespunten waar de concentratie > 40 µg/m3 en de bijdrage t.o.v. GAW t.h.v. deze adrespunten te bepalen.	In het verder onderzoek (loop 2) wordt niet gewerkt met gemiddelde immissieniveaus per statistische sector, maar de statistische sectoren worden wel gebruikt als basisbron voor de bevolkingscijfers (zoals in loop 1). De CRAB-data worden niet publiek toegankelijk gemaakt waardoor deze niet kunen gebruikt worden (en bovendien betreft dit louter adressen, geen inwoners).
In een advies wordt ook gezegd dat het aggregeren tot deelgebieden en/of het volledige studiegebied geen meerwaarde heeft wegens het uitmiddelen van effecten. Het is niet mogelijk om op dergelijke niveaus een beoordeling van de impact te doen, wel kan aggregatie per effectscore (-1, -2, -3, 0, +1, +2,+3) gebeuren na toepassing van de door VMM voorgestelde methodiek.	In loop 2 wordt niet (meer) geaggregeerd per deelgebied. Dit wordt ook zo aangepast in de scopingnota.
In een advies wordt opgemerkt dat in relatie tot de cummulatieve effecten de impact op de gezondheid (o.a. lawaaihinder autosnelweg en vliegverkeer) moet worden vermeld.	gezondheidsimpact vliegverkeer zal meegenomen worden in loop 2
In inspraakreacties stelt men zich de vraag wat de gezondheidsgevolgen zullen zijn van nog meer verkeer op de ring.	De impact op de gezondheid ten gevolge van de herinrichting van de R0 wordt onderzocht in het MER.
In inspraakreacties wordt gevraagd of de WHO aanbevelingen met betrekking tot fijn stof en lawaai het vertrekpunt zijn voor het MER.	Het MER beoordeelt de effecten van het plan, waarbij Richtlijnenboek gezondheid wordt toegepast. Hierbij worden richtwaarden gehanteerd die in overeenstemming zijn met of zelfs strenger zijn dan de richtwaarden van de WHO
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe de campus van UCLouvain wordt gedefinieerd binnen het geintegreerd planningsproces.	De Campus van de UCLouvain zal vermeld worden als 'stedelijk gebied' en verder worden mee opgenomen als 'stedelijke pool' binnen het 'geïntegreerd planningsproces'.
In een advies wordt gevraagd om een globale studie op te maken waarin de impact van alle werken met betrekking tot mobiliteit wordt onderzocht; de impact van de herinrichting van het noordelijk deel van de ring rond Brussel op het Waalse netwerk zal sterk afhangen van de andere geplande inrichtingen, zoals de werken aan de andere trajecten op de ring of diegene die voorzien zijn op het traject van de E429 dat door Halle loopt. Daarbij ook nog het schrappen van de Herman Debroux-viaduct in Brussel alsook andere inrichtingen aan de binnenring die een impact hebben op de toegankelijkheid van het zuiden van Brussel, voornamelijk vanaf Waals-Brabant.	Alle betrokken overheden hebben de vraag gekregen de door hen reeds als 'beslist beleid' beschouwde projecten en plannen mee te geven bij de opmaak van het verkeersmodel, zodat deze meegenomen konden worden in de beoordeling. Om de beoordeling mogelijk te maken dient deze toestand echter op een bepaald moment vastgeklikt te worden. Andere projecten dienen dan bij hun beoordeling rekening te houden met de beslissingen die gebeurd zijn in het kader van het proces voor de R0 Noord. De keuze voor een eventuele globale evaluatie van alle projecten in de ruime regio is een bevoegdheid van de betrokken gewesten en kan niet binnen een individueel project opgenomen worden.
In een advies wordt gevraagd om ook de effecten van de Brusselse en Waalse projecten mee te nemen in de verschilledne ontwikkelingsscenario's zoals bv. de projecten op het Heizelplateau.	Voor de bepaling van de referentietoestand werd vertrokken van de voorspellingen van het federaal planbureau, aangevuld met meer gedetailleerde informatie over concrete projecten die voldoende beslist beleid zijn. Deze werkwijze biedt de meest betrouwbare schatting, aangezien de te verwachten reële socio-demografische ontwikkelingen hiermee in kaart worden gebracht, los van eventuele over- of onderschattingen van lokale overheden. Het blijft natuurlijk steeds een schatting en onvoorziene omstandigheden kunnen hierbij nooit in rekening gebracht worden. In een MER dient echter op een gegeven moment een toekomstbeeld vastgeklikt worden om de beoordeling mogelijk te maken. Deze houdt dan rekening met de laatste gekende versie van de verschillende projecten. Andere projecten dienen vervolgens met de laatste gekende versie van het R0 project rekening te houden bij hun effectenbeoordeling.
In de inspraakreacties worden vragen gesteld bij het nut van de investeringskost, die hoog lijkt (onder meer voor het verlaagde lengteprofiel).	Als algemene overkoepelende doelstelling, die steeds wordt nagestreefd, stellen we een maatschappelijk verantwoorde kosten / baten verhouding voorop. Daarom wordt in het kader van het GPP een maatschappelijke kosten-baten analyse opgemaakt, hierin worden ook de kosten en baten van het verlaagde lengteprofiel onderzocht. Deze analyse van loop 1 is terug te vinden in bijlage 10 bij de Scopingnota.

In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de voorgestelde alternatieven de ecologische voetafdruk van Vlaanderen en de vervuiling van Brussel zullen vergroten en hoe dit te rijmen valt met het Vlaamse en federale klimaatplan en de op Europees vlak te realiseren klimaatambities.	De herinrichting van de R0 Noord heeft een aantal belangrijke doelstellingen: - De verouderde en onveilige infrastructuur veiliger en leesbaarder maken, zodat minder incidenten voorvallen en een verbeterde doorstroming kan worden bereikt. - Het verhogen van de leefbaarheid rond de R0, o.a. in de dorpskernen doordat de herinrichting van de R0 ervoor moet zorgen dat het sluipverkeer opnieuw op de R0 kan worden geduwd. - Het ontwikkelen van bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer over, onder en langs de R0 : onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt om de barrièrewerking van de ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer te verminderen en op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen; - Inzetten op de (landschappelijke) inpassing van de infrastructuur in de omgeving (zowel R0 als onderliggende wegenis) om de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot (het herstel van) de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Dit zal de barrièrewerking van de ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de dieren verminderen. Deze doelstellingen nopen ertoe om dringend werk te maken van de herinrichting van de R0 Noord. Hierbij wordt ernaar gestreefd om de impact op o.a. het klimaat zo beperkt mogelijk te houden. Daarom worden een heel aantal onderzoeken uitgevoerd, o.a. in het kader van het plan-MER en de future proof-verkenning, om de effecten van het plan te identificeren en indien nodig te gaan milderen of optimaliseren. Parallel wordt o.m. in Vlaanderen ook werk gemaakt van het realiseren van het Vlaams Energie- en Klimaatplan. De maatregelen die hiervoor zijn vooropgesteld, zoals bijvoorbeeld de verdere vergroening van het wagenpark, liggen echter buiten de scope van het planvoornemen en kunnen niet via het GRUP verankerd worden. Ze zijn van uit deze optiek dan ook vooral als 'flankerend' te interpreteren.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat werk moet worden gemaakt van de Ring Oost en Ring West.	Hier wordt inderdaad verder werk van gemaakt. Voor het oostelijke deel van de R0, vanaf het Vierarmenkruispunt tot voorbij Groenendaal, is een studie afgerond, die de streefbeeldstudie van 2005/06 heeft geactualiseerd, en aangegeven heeft wat op korte termijn kan gebeuren om soelaas te kunnen bieden voor de mobiliteitsproblematiek in de regio. In het kader daarvan werd op 8 oktober 2021 door de Vlaamse Regereing beslist om 4 geïntegreerde planningsprocessen op te starten voor: • een GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt Vierarmen'; • een GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt Leonard'; • een GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt Groenendaal, en • een GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - knooppunt Jezus-Eik'. Door de Vlaamse Regering werd in 2019 beslist om ook voor het westelijk deel van de R0 een studie op te starten. Dit wordt verder onderzocht.
In de inspraakreacties wordt gewezen op het feit dat opnieuw zal worden gewerkt aan de R22, nadat hier al gedurende lange tijd werd gewerkt.	We begrijpen de kritiek op de opeenvolging van werven en de daarmee gepaard gaande overlast. Een stedelijke omgeving, zoals het Brussels Gewest en (een deel van) de Rand, met tevens grote attractiepolen in de buurt zoals onder andere de nationale luchthaven, is echter quasi in permanente evolutie en ontwikkeling. Dit betekent echter niet dat er geen goede afstemming van werken moet zijn en daarenboven een performant minder-hinderbeleid. Zaken waar De Werkvennootschap absoluut veel aandacht, mensen en middelen aan besteed om dit zo optimaal mogelijk te laten verlopen. Het kan echter soms ook mislopen en het klopt dat in het verleden door discussies tussen de aannemer en de toenmalige opdrachtgever, de werken aan Woluwedal, lang hebben stilgelegen en hierdoor veel langer hebben geduurd dan oorspronkelijk voorzien. Wel hebben we van dit probleem gebruik gemaakt om tegelijkertijd ook de aanleg van een fietssnelweg en fietstunnel te realiseren, deze zijn dus aangelegd tegelijkertijd en op dezelfde tijd die nodig was om de kruispunten af te werken. We zijn er ook rotsvast van overtuigd dat hoogkwalitatieve en veilige fietsverbindingen een meerwaarde zullen zijn voor bezoekers, pendelaars én bewoners en een absolute noodzakelijkheid om onze mobiliteit te verduurzamen en beheersbaar te houden. Daarnaast is ook een performant openbaar vervoer en een goed wegennet noodzakelijk, waar we samen met alle betrokkenen (bedrijven, werknemers, bewoners) willen aan werken.
Inspraakreacties en adviezen stellen dat de scopingnota met 16 bijlagen te omvangrijk is en pleiten voor beknopte en leesbare documenten.	Het planningsproces i.f.v. de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord is inderdaad omvangrijk en complex. Zowel het plangebied is zeer ruim, als ook het onderzoek dat ermee gepaard gaat. Het is dan ook logisch dat het documenteren van al dat onderzoek leidt tot omvangrijke documenten. De scopingnota is een beknopte weergave van plandoelstellingen, planvoornemen, planalternatieven en -varianten en methodiek van het onderzoek. De bijlagen zijn omvangrijker, maar dienen ter onderbouwing van de beknopte weergave in het scopingnota. Het opmaken van leesbare en beknopte documenten blijft ook in het verdere planningsproces belangrijk voor het planteam.
Inspraakreacties en adviezen vragen om een afstemming van ruimtelijke visies van het Vlaams gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze gedeelde ontwikkelingsvisie moet de basis vormen voor het beantwoorden van de mobiliteitsvraag.	Gezien de ligging van de R0 in de Vlaamse rand, is een samenwerking met Brussel zowel met betrekking tot mobiliteit als ruimtelijke ontwikkeling zeer belangrijk. In de voorbije periode werd met TOP Noordrand eerste stappen gezet richting samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Ook met betrekking tot het open ruimtenetwerk in en rond Brussel werd een gezamenlijke studie opgestart, die moet leiden naar realisaties op het terrein. Ook in de toekomst zal blijvend worden ingezet op maximale samenwerking en gezamenlijk visievorming m.b.t. ruimtelijke ontwikkelingen.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het positief is dat de plandoelstellingen worden gekaderd binnen het ruimtelijk beleid, oog hebben voor het veiliger maken van de R0 en voor multimodale bereikbaarheid.	Deze focus zal uiteraard ook in het verdere proces behouden blijven zodat we met het project de doelstellingen kunnen realiseren.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het plan niet inzet op duurzame vervoersmiddelen zoals de fiets en het openbaar vervoer.	Het plan heeft o.m. tot doel de multimodale bereikbaarheid van de regio te vergroten. Dit faciliteert mee de ambitieuze modal shift. Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 immers bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. Daarnaast wordt verwezen naar het programma 'Werken aan de Ring' waarin verschillende projecten voor alternatieve modi gepland zijn. Voor elk project wordt het juiste instrument afgewogen. Voor het merendeelzal er geen bestemmingswijziging nodig zijn en kan dus een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Voor een aantal van deze projecten (Quick wins) is men reeds gestart met de aanleg ervan. Ook binnen de vervoerregio Vlaamse Rand zal verder worden nagedacht over o.m. openbaarvervoers- en fietsverbindingen in een ruimere omgeving. Daarnaast is het uiteraard de bedoeling om de vormgeving en dimensionering van de R0-Noord af te stemmen op een toekomstige situatie 2030 waarbij een ambitieuze modal split is gerealiseerd en het aandeel autoverplaatsingen dus is afgenomen. Vandaar dat in het onderzoek een doorkijkscenario wordt meegenomen waarbij werd (en ook in loop 2 wordt) nagegaan of de R0-Noord in de verschillende onderzochte basisalternatieven en de varianten met een rijstrook minder niet overgedimensioneerd wordt. Daarnaast worden alle effecten mbt mobiliteit opgenomen in de discipline mobiliteit van het plan-MER.

In de inspraakreacties wordt gesteld dat de aanpassingen van de Ring zich moeten inschrijven in de klimaatdoelstellingen.	We wijzen graag op de plandoelstellingen van het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord: - Het herinrichten van oude en verouderde infrastructuur volgens het principe van het scheiden van doorgaand en lokaal verkeer om op die manier te komen tot een beter leesbare, meer logische, en verkeersveiligere infrastructuur met minder incidenten en een verbeterde doorstroming. - Het verhogen van de leefbaarheid rond de R0 door rekening te houden met aspecten van leefkwaliteit in de omgeving zoals geluid, lucht, gezondheid, klimaat, biodiversiteit, water, etc. In de nabijgelegen dorpskernen streven we o.a. naar de vermindering van het sluipverkeer dankzij de herinrichting van de R0. - Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. De barrièrewerking van de Ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer wordt verminderd om op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen. - Over het hele plangebied wordt ingezet op de landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de omgeving (zowel R0 als onderliggende wegenis) om de ruimtelijke en landschappelijke barrièrewerking van de Ring te verminderen en zo de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot het herstel en de versterking van de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Zo zal de barrièrewerking van de Ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de natuur en de dieren verminderen. Deze plandoelstellingen nopen ertoe om dringend werk te maken van de herinrichting van de R0 Noord. Parallel wordt in Vlaanderen ook werk gemaakt van het realiseren van het Vlaams Energie- en Klimaatplan. De maatregelen die hiervoor zijn vooropgesteld, zoals bijvoorbeeld de verdere vergroening van het wagenpark, liggen echter buiten de scope van het planvoornemen en kunnen niet middels het GRUP verankerd worden. Ze zijn van uit deze optiek dan ook vooral als 'flankerend' te interpreteren. Weliswaar worden de effecten op vlak van klimaat meegenomen in de onderzoeken van de verschillende alternatieven en varianten. Zo worden deze effecten onderzocht in het kader van het milieueffectenonderzoek, en worden er indien nodig milderende maatregelen opgelegd. Bovendien wordt in het kader van de "future proof"-verkenning ook onderzocht in welke mate de verschillende alternatieven en varianten robuust en flexibel zijn in het licht van toekomstige ontwikkelingen, waaronder de klimaatsverandering. Deze aspecten worden ook meegenomen in de afweging van de verschillende alternatieven en varianten.
In een advies wordt gevraagd om in de discipline klimaat de CO2-uitstoot door bijkomende voertuigkilometers over de weg (vracht en personenvervoer) op het grondgebied van Vlaanderen te berekenen, gebruik makend van de emissiefactoren voor 2025 (cf. discipline lucht).	De berekening van de emissies (voor 2025 en/of 2030) gebeurt op niveau macrostudiegebied, niet voor Vlaanderen als geheel (zie eerdere opmerking),
In een advies wordt gevraagd om in het plan-Mer een aftoetsing te doen met het voorstel van resolutie betreffende een sterk Vlaams klimaatbeleid. Een motivatie dient toegevoegd te worden waarbij wordt geargumenteerd dat de doelstellingen door voorliggend plan niet worden ondergraven.	In het plan-MER wordt binnen de discipline klimaat een beoordeling gedaan van de bijdrage van het planvoornemen aan de emissiereductiedoelstellingen op nationaal, Vlaams, Brussels en Waals niveau. Hiertoe wordt gebruik gemaakt van de CO2-emissies die zich binnen het macrostudiegebied voordoen. Ook in loop 2 wordt dit verder onderzocht en in het plan-MER-rapport gemotiveerd.
In inspraakreacties wordt gevraagd om de effecten van het plan ten aanzien van klimaat niet enkel op kwalitatieve wijze te beschreven. Er wordt gevraagd deze ook kwantitatief door te rekenen.	De Klimaateffecten worden voor zover als mogelijk gekwantificeerd (CO2-uitstoot, verharde oppervlakte,...).
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe de rotonde Strabet ontworpen werd (rond punt aan de A201, onder de brug naar de luchthaven).	In het kader van het quick win project voor de heraanleg van de aansluiting van de A201, werden meerdere opties voor de rotonde Strabet onderzocht. Ook een lichtenregeling werd daarbij als mogelijke variant meegenomen. Alle varianten werden doorgerekend met een microscopisch verkeersmodel om na te gaan hoe goed elke oplossing scoort op vlak van verkeerssafwikkeling. Uit die modelleringen bleek dat de lichtenregeling voor het desbetreffende kruispunt geen substantiële verbetering gaf t.o.v. een rotonde. Dit komt onder meer door het feit dat er tussen de op- en afritten van de A201 onvoldoende opstelruimte kan voorzien i.f.v. de linksafslaande voertuigen waardoor het kruispunt onvoldoende verkeer kan afwikkelen. Dat probleem doet zich bij de rotonde niet voor. Bovendien blijkt de rotonde door de reorganisatie van de ontsluitingsstructuur rondom de A201 ook een goede werking te garanderen, zelfs met de verwachte intensiteiten in 2030. Er is dus gekozen om de rotonde, mits kleine optimalisaties, te behouden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe de snelheidsafbouw van 90 tot 50km/u gerealiseerd zal worden.	Bij een snelheidsafbouw van 90 tot 50km/u moet steeds een tussenafstand van 70km/u ingesteld worden. Voor de invalswegen naar Brussel, zal vanuit de toeleidende radiale snelwegen (op 90km/u) met andere woorden ook de verdere afbouw aangezet worden naar 70km/u om vervolgens aan te sluiten op de stadwegen van 50km/u.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe de verkeerswisselaars ontworpen worden.	De layout van de bestaande verkeerswisselaar R0/A12 wordt volledig heringericht. Meer info hierover is te vinden in de bijlage 15 bij de scopingnota. Betreft de verkeerswisselaar van de A201 richting Evere en de luchthaven: deze kan niet bestaan blijven in de huidige vormgeving. De tussenliggende afstand met de verkeerswisselaar E19 is te klein. We moeten daardoor het complex aanpassen tot het voldoet aan verkeersveiligheid. In het Quickwin project van de A201 werden 5 varianten onderzocht met een verschillende configuratie van het aansluitingscomplex. Uit die analyse (onder meer met het Regionaal verkeersmodel Vlaams-Brabant in combinatie met microsimulaties) blijft de SPI de beste oplossing te zijn. Met het voorstellen van een SPI voorkomen we dat het verkeer via een rotonde of dubbele verkeerslichten moet. De SPI heeft als voordeel dat het daardoor (met 1 verkeerslicht, ipv van 2) een veel grotere capaciteit heeft dan bijvoorbeeld een traditioneel kruispunt of een rotonde. Daarom ook dat we een SPI voorstellen en geen traditioneel aansluitingscomplex, volgens de eerste doorrekeningen van loop 1 zou het complex een goede doorstroming blijven behouden. Dit was reeds in de eerste loop opgenomen, maar wordt ook in loop 2 geëvalueerd. Juist met een SPI zorgen we dus voor een verkeersveilige situatie en ook vlotte oplossing, aangezien de SPI niet enkel nu, maar ook in de toekomst (2030) meer verkeer zal kunnen verwerken dan de huidige turbineknoop, en dit met lagere reistijden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om de meerwaarde op het vlak van kosten baten in beeld te brengen voor de herinrichting van de verkeerswisselaar naar een compactere structuur. En dit in het bijzonder voor de verkeerswisselaar R0/E40 Sint Stevens Woluwe	De bestaande verkeerswisselaar R0/E40 Sint Stevens Woluwe is dringend aan vernieuwing toe (einde levensduur). Vernieuwing van infrastructuur brengt altijd hinder met zich mee, maar hierop wordt intensief ingezet om dit maximaal te coördineren. Als algemene overkoepelende doelstelling, die steeds wordt nagestreefd, stellen we een maatschappelijk verantwoorde kosten / baten verhouding voorop. Daarom wordt in het kader van het GPP een maatschappelijke kosten-baten analyse opgemaakt. Deze analyse van loop 1 is terug te vinden in bijlage 10 bij de Scopingnota. Ook in loop2 zal er opnieuw een maatschappelijke kosten-baten analyse worden opgemaakt, waarbij opnieuw gekeken worden naar de verhouding van de kosten ten opzichte van de baten.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waarom de aansluitingscomplexen moeten geherorganiseerd worden. Zal hiermee de problematiek van de te korte invoegstroken en weefstroken opgelost worden?	De richtlijnen met betrekking tot verkeersveiligheid op autosnelwegen (VWI = Vademecum weginfrastructuur deel autosnelwegen van agentschap wegen & verkeer) maken het noodzakelijk om voldoende tussenafstand te voorzien tussen de opeenvolgende op- en afrittencomplexen. De inrichting van de bestaande toestand komt niet overeen met deze richtlijnen, met een slechte doorstroming tot gevolg. Het is de bedoeling dat de R0 conform de ontwerprichtlijnen van het VWI verkeersveiliger wordt heringericht, waardoor de doorstroming verbetert en de nood om op langere afstanden alternatieve routes te gebruiken afneemt. Dit wordt steeds geanalyseerd in het Regionaal Verkeersmodel Vlaamse Rand dat de effecten op de R0, de omliggende snelwegen en het onderliggend wegennet (bv. sluipverkeer) onderzoekt. Specifiek voor de verbinding tussen R0 en E19: De tussenafstand tussen de verkeerswisselaar en de afrit is ruim 800 meter, dit is meer dan de voorgeschreven minimale afstand van 600 meter uit het VWI (Veiligheid weginfrastructuur deel autosnelwegen van agentschap wegen en verkeer). Tussen de verkeerswisselaar en de afrit blijven 3 doorgaande rijbanen en 1 weefstrook naar de afrit.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd wat de GOODMOVE inhoudt en wat de gevolgen hiervan zijn, bijvoorbeeld ter hoogte van ASC2.	Het gewestelijk mobiliteitsplan GOODMOVE vormt een van de uitgangspunten/randvoorwaarden van het GPP R0-Noord. Hierin wordt de omvorming van de invalswegen tot de stad tot stadsweg opgenomen, tesamen met een snelheidsverlaging naar 50 km/u (referentietoestand - zie bijlage 7). Het is de bedoeling om de inrichting van de toegangswegen maximaal af te stemmen op de visie uit GoodMove. GOODMOVE selecteert deze stadswegen vanaf de gewestgrens maar afhankelijk van de knoopvariant is het opportuun het principe van de stadsweg door te trekken. In alle varianten, behalve G2a wordt immers een T-kruispunt voorzien ter vervanging van het ASC 2. De vormgeving dit kruispunt sluit aan bij het principe van stadswegen, zoals voorgesteld in GOODMOVE. In het geval van de variant G2a waarbij de verbindingbogen korter bij de Romeinsesteenweg landen en er geen kruispunt mogelijk is ter vervanging van ASC 2, zal de stadsweg starten van de gewestgrens.
In de inspraakreacties wordt gewezen op de nood om de robuustheid van de varianten met een asymmetrische knoop (3/4 verkeerswisselaar) te onderzoeken.	In loop 2 worden de verschillende varianten van de verkeerswisselaar onderzocht. (nl. 3/4de sterknoop als variant in loop 2, evenals de 4/4de sterknoop). De effecten van beide varianten zullen in loop 2 worden onderzocht en op basis hiervan worden beoordeeld in het licht van de plandoelstellingen.

Inpraakreacties en adviezen vragen om de impact op landbouw grondiger in kaart te brengen.	De effecten van het plan op landbouw worden onderzocht en in kaart gebracht in onder andere het plan-MER (o.a. binnen de discipline mens-ruimte) en de maatschappelijke kosten-baten analyse, waar de impact op landbouwoppervlakte en landbouwproductie wordt onderzocht.
Inspraakreacties en adviezen geven aan dat een landbouwimpactstudie kan worden opgemaakt.	In scopingnota 2 wordt aangegeven dat net zoals bij loop 1 ook nu een landbouwimpactstudie zal worden opgemaakt.
Inspraakreacties en adviezen geven aan dat landbouwgebieden evenzeer kunnen bijdragen aan een verhoging van de leefbaarheid. Ze kunnen instaan voor de voedselvoorziening van de stad.	In scopingnota 2 wordt onder punt 3.2. planvoornemen aangegeven dat in functie van de versterking van het open ruimtenetwerk zowel gekeken wordt naar herbestemmingen i.f.v. natuur, bos en landbouw. Bij de afweging van de verschillende functies zal inderdaad rekening gehouden worden met de functie van het agrarisch gebied als voedselvoorziening van de onmiddellijke omgeving en de stad. Het effectieve verdere onderzoek i.f.v. deze voedselvoorziening of locale productie behoort echter niet tot de scope van dit plan.
Inspraakreacties en adviezen vragen om in de plandoelstellingen het belang van en een actieve inzet op de landbouw op te nemen. Zo kan het plan ook de potenties van de landbouwfunctie helpen versterken en de maatschappelijke meerwaarde van bv voedselproductie te vergroten. in de inspraakreacties en adviezen wordt bezorgdheid geuit over het agrarisch gebied, groene bestemmingen en het groen-blauw netwerk. Werden deze gevoeligheden opgenomen in de MKBA en in de vlekkenkaart? Wordt er hierin voldoende aandacht besteed aan de actieve inzet op landbouw?	De plandoelstellingen werden vastgelegd in de startnota van het GRUP (BVR 18/05/2018), die aan een publieke raadgeving en adviesvraag werd onderworpen. Op basis daarvan werden de plandoelstellingen niet gewijzigd, zie scopingnota 1. De agrarische gebieden in de omgeving van de R0 zijn een belangrijk onderdeel van de ruimtelijke context en de open ruimte context in het bijzonder. Het versterken van de agrarische structuur is geen onderdeel van de plandoelstellingen van dit gewestelijk RUP, zie § 3.1.2 van de scopingnota. Niettemin houdt de verdere uitwerking van het GRUP rekening met de aangehaalde elementen. Het GRUP houdt rekening met de actuele planningscontext en het beslist beleid. Voor het versterken van de agrarische structuur werden in het verleden andere planningsprocessen gevoerd: de AGNAS-visie, de herbevestiging van agrarische gebieden volgens het gewestplan (aanduiding HAG) en het gewestelijk RUP voor de afbakening van het VSGB en aansluitende open ruimte gebieden. Mogelijke impact of meerwaarde voor de landbouw komt ook aan bod in het plan-MER, waarbij onder andere gesteund wordt op een landbouwimpactstudie. De afstemming van dit GRUP met vermelde planningsprocessen, of desgevallend de gemotiveerde bijsturing ervan, zal opgenomen worden in de nadere uitwerking van het voorontwerp RUP. De versterking van het groen-blauw netwerk, in deze fase gevisualiseerd in de vlekkenkaart, focust op de versterking van het groen-blauw netwerk gekoppeld aan het verminderen van de barrièrewerking van de R0-Noord, conform de plandoelstellingen. Het hoogte van het viaduct van Vilvoorde voorzien de alternatieven en varianten geen aanpassing aan de R0 omdat het behoud van het viaduct een uitgangspunt is. De versterking van het groen-blauw netwerk ter hoogte van het reconversiegebied Machelen-Vilvoorde past dan ook in andere planningsprocessen, zoals het vermelde strategisch project.
Inspraakreacties en adviezen vragen om in een vervolg ook een LER op te maken bij dit plan, zodat meer gedetailleerd de effecten op landbouw in kaart gebracht kunnen worden.	Voor het plan wordt een LIS opgemaakt en de gegevens hiervan worden verwerkt in het planMER waar ook de impact op landbouw wordt bestudeerd op planniveau. Waar nodig worden milderende maatregelen voorgesteld. De opmaak van een LER is momenteel niet voorzien. Overeenkomstig artikel 4.2.6 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting kan een LER worden opgemaakt om de effecten van projecten, plannen of programma's op de landbouw in zijn geheel en op de individuele landbouwbedrijven te onderzoeken. Dit instrument wordt nader uitgewerkt in de artikelen 4.2.4.2 eervolle vermelding van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 juni 2014 betreffende de landinrichting. Overeenkomstig deze bepaling beslist het agentschap op basis van een screeningsanalyse of de opmaak van een LER relevante bijkomende informatie kan opleveren voor de haalbaarheid van het project, plan of programma. Wanneer uit een screeninganalyse blijkt dat de effecten van landbouw, in cumulatie met eventueel andere geplande en definitief besliste projecten, de leefbaarheid van de bestaande bedrijfsvoering van een of meerdere bedrijven ernstig in het gedrang kunnen komen, moet een LER worden opgemaakt. Overeenkomstig artikel 2.1.4.3, § 4, tweede lid van voormeld besluit blijkt dat de leefbaarheid van de bestaande bedrijfsvoering ernstig in het gedrang komt als het arbeidsinkomen daalt onder twee derden van het gewestelijk vergelijkbaar inkomen. Uit het verslag aan de Vlaamse Regering blijkt dat een landbouwimpactstudie (LIS) een voorbeeld is van een screeningsanalyse, zoals bedoeld in artikel 4.2.4.2 van het besluit van de Vlaamse Regering van 6 juni 2014 betreffende de landinrichting. Uit de bewoordingen van artikel 4.2.6 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting blijkt dat de opmaak van een LER een facultatief karakter heeft ("kan"). Het is dus geen verplichting. Als echter uit resultaten van de LIS en de milieubeoordeling bepaalde inzichten komen, kan een LER overwogen worden.In het advies van het Departement landbouw en Visserij werd ook niet vermeld dat dit nodig geacht werd.
In de inspraakreacties wordt gesteld dat een aantal factoren ontbreken in de berekening (de impact op het agrovoedingscomplex) van de kosten voor verlies aan landbouwgrond.	Er werden in de MKBA naast het verlies aan landbouwgrond ook de productieverliezen in rekening gebracht. In die laatste zitten de genoemde effecten inbegrepen.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de impact op het beschermde monument Signaal van Zellik in kaart moet worden gebracht, om te bepalen of er een toelating gevraagd moet worden voor het verplaatsen van het monument tijdens de werfperiode dan wel of er een verplaatsingsprocedure moet opgestart worden.	Het Signaal van Zellik is een beschermd monument dat momenteel in de huidige middenberm van de E40/A10 ligt. Het conceptontwerp wordt dusdanig vormgegeven om te kunnen aansluiten op de bestaande toestand en zodat dit monument kan gevrijwaard worden. Dit blijft eveneens een uitgangspunt voor de projectfase. Tijdens de werken kan het mogelijks gevaarlijk worden om het monument te laten staan aangezien er breek- en afgravingswerken noodzakelijk zullen zijn om de nieuwe wegenis aan te leggen. Dit kan er voor zorgen dat het toch beter zou zijn om tijdelijk het monument weg te nemen zodat het zeker geen schade zou oplopen of zou wegzakken. Dit zal in projectfase meer inzichtelijk kunnen worden. Het zal dan ook later in het proces gedetailleerder bekeken kunnen worden, waarbij de nodige procedures in afstemming met Agentschap Onroerend Erfgoed zullen worden gevolgd.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om de effecten tijdens de werffase te onderzoeken.	In het plan-MER wordt bekeken welke effecten er in aanlegfase kunnen zijn. Daarnaast zullen in loop 2 nu de effecten bijkomend bekeken worden van de werfzones en overslagzones die op het plan zullen worden aangeduid.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om het ruimtebeslag binnen de perimeter van beschermd erfgoed zo klein mogelijk te houden om verstoring te voorkomen.	Bij het ontwerp end onderzoek van de verschillende alternatieven en varianten, wordt er zoveel mogelijk naar gestreefd om het ruimtebeslag binnen de perimeter van beschermd erfgoed zo beperkt mogelijk te houden. De mogelijke effecten op onroerend erfgoed worden ook onderzocht in het kader van de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Bovendien wordt het ruimtebeslag ook meegenomen als één van de criteria in de beoordeling.
In de inspraakreacties wordt gewezen op de negatieve impact van de herinrichting van de R0 op de erfgoedwaarden die de aanleiding vormden voor de bescherming van de dorpsgezichten 'Hoeve Hooghof met omgeving' en 'Hoeve Hooghof - uitbreiding omgeving'.	De impact van de herinrichting van de R0, zowel tijdens als na de werken, op beschermd erfgoed wordt in loop 2 verder onderzocht. Hierbij wordt verder bekeken of en hoe de impact minimaal gehouden kan worden, dan wel kan worden gemilderd. Zo wordt door het optimaliseren/verlagen van het lengteprofiel (ontwerpend onderzoek Loop 2) maximaal ingezet op de bescherming van de omgeving van het Hooghof als dorpsgezicht.
In de inspraakreacties wordt gevraagd of het zwerfvuil afkomstig van het viaduct zal worden aangepakt.	Dit wordt verder bekeken op projectniveau.

In de inspraakreacties en adviezen komt de vraag terug of de ring ter hoogte van Wemmel verlaagd kan uitgevoerd worden waarna er op deze dekplaat tussen de Steenweg op Brussel (N290) tot aan ASC7A een nieuwe verbindingsweg kan voorzien worden.	Zowel de variant 'geoptimaliseerd lengteprofiel' als 'verlaagd lengteprofiel' zijn nog redelijke varianten die verder onderzocht worden en meegenomen worden in loop 2. De effecten van beide varianten zullen in loop 2 worden onderzocht en op basis hiervan worden beoordeeld in het licht van de plandoelstellingen. Bij het verlaagd lengteprofiel met basis overbrugging wordt de Ring in het huidige reliëf uitgesneden. Dit zorgt ervoor dat alle dwarsende assen van de R0-Noord bovengronds kunnen liggen. Voor het verlaagd lengteprofiel met maximale overbrugging wordt een landschapsbrug voorzien tussen de N290 en De Limburg Stirumlaan van ca. 1100 meter lengte. Er ontstaat een langgerekte parkzone boven de R0-Noord. Indien er een 2x1 weg bovenop deze maximale landschapsbrug ingericht wordt, worden de vele potenties van een verlaagd lengteprofiel opnieuw teniet gedaan: extra maatregelen voor lucht/geluid, een weg voor gemotoriseerd verkeer over een potentiële parkzone tussen Wemmel en Jette waardoor de barrièrewerking van de R0 opnieuw versterkt wordt, de belevingskwaliteit van de dwarse connecties voor zachte weggebruikers wordt opnieuw aangetast, er is extra ruimte-impact. Bovendien is het creëren van een verbinding tussen verschillende aansluitingscomplexen niet wenselijk. Elk aansluitingscomplex moet op zichzelf functioneren zodat het verkeer zo veel mogelijk gestuurd kan worden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om de verkeerswisselaar A12 te optimaliseren met aangepaste hellingen.	De verkeerswisselaar van de A12 met de R0 wordt volledig opnieuw aangelegd. Hierbij worden alle verbindingsbogen opnieuw voorzien en zullen eveneens verbeteren qua hellingen in de verkeerswisselaar. De helling in de R0 zelf wordt onderzocht in een aparte variant met een verdiepte ligging van de R0 in Wemmel.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of er bomen aangeplant kunnen worden die fijn stof beter opnemen.	Afwegingen hierrond werden door WUR (onderzoekscentrum in NL) al beschouwd: zie Hiemstra voor een heldere beschouwing, verwijzend naar Hoffman 2009 (Praktijkondezoek Plant en Omgeving): het effect van bomen op fijn stof is: beperkt, niet alleen eenduidig positief, enigszins verschillend tussen soorten. bijvoorbeeld consequent grote hoeveelheden naaldbomen aanplanten zou in theorie een meetbaar hogere "filtering" van fijn stof in de lucht kunnen inhouden, maar is niet in staat om het fijn stof probleem vanwege verkeer wezenlijk te milderen, bovendien zou die keuze negatief zijn voor de biodiversiteit en voor landschap. Daarnaast wordt op planniveau het type van aan te planten bomen niet vastgelegd.
In de inspraakreacties wordt gesteld dat binnen de discipline lucht van het plan-MER volgende principes moeten worden gehanteerd: waar de luchtkwaliteit niet goed is, dient deze bij voorkeur te verbeteren. Het stand-still principe, waar de luchtkwaliteit goed is, dient zoveel mogelijk behouden te worden. Op plaatsen waar een sterk negatieve impact is dient gemilderd te worden, primair in gebieden waar de luchtkwaliteit al slecht is.	Binnen het plan-MER, discipline lucht, wordt het richtlijnenboek Lucht van Team MER toegepast om de effecten van het plan te beoordelen en milderende maatregelen te formuleren. Dit wordt verder verduidelijkt binnen het deelrapport lucht. Bovendien is het één van de plandoelstellingen om de leefbaarheid in de omgeving van de R0 te verhogen, waarbij we dan ook inzetten op het verbeteren van de luchtkwaliteit.
In de inspraakreacties wordt gesteld dat het plan zal zorgen voor een verslechtering van de luchtkwaliteit.	Met het plan willen we de leefbaarheid rond de R0 verhogen door rekening te houden met aspecten van leefkwaliteit in de omgeving zoals geluid, lucht, gezondheid, klimaat, biodiversiteit, water, etc. De effecten van het plan op o.a. de luchtkwaliteit wordt onderzocht in het kader van het plan-MER, discipline lucht en gezondheid. Indien nodig worden maatregelen opgelegd om significante negatieve effecten te milderen.
In de inspraakreacties wordt gevraagd naar een monitoring van de luchtkwaliteit.	Alle effecten met betrekking tot lucht worden bekeken in het Plan MER. Hierin kan monitoring als milderende maatregel worden gedefinieerd.
In de inspraakreacties wordt gevraagd of er iets wordt gedaan aan fijn stof en geluid van het viaduct.	Dit wordt onderzocht in het plan-MER. Indien nodig worden maatregelen getroffen om negatieve effecten op vlak van o.a. geluid en fijn stof weg te werken.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om bijkomende metingen te doen in de buurt van de R0 voor de polluenten 03, SO2, PM10 en PM2,5.	De wijze waarop de bestaande toestand en de referentietoestand op vlak van luchtkwaliteit in beeld wordt gebracht, is omschreven in het plan-MER deelrapport lucht. In het kader van het verdere onderzoek zal worden bekeken of bijkomende gegevens in het kader van de luchtkwaliteit noodzakelijk zijn.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om de meetgegevens te gebruiken van de officiële meetstations en de modelisering van Ircel.	De resultaten van de officiële meetstations zullen in loop 2 worden meegenomen in het onderzoek.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om in de discipline lucht van het plan-MER methodiek af te stappen van de methodiek van milieu-pae voor de afweging of alternatieven al dan niet doorgerekend worden in het luchtkwaliteitsmodel, maar dit op basis van verschil in verkeersintensiteiten te bepalen.	De afweging welke alternatieven kwantitatief worden doorgerekend gebeurt o.b.v. een vergelijking van verkeersintensiteiten. Daarbij gaat het om het globaal beeld: of deze intensiteiten in pae of in vtg worden uitgedrukt, maakt hierbij geen verschil.
In de inspraakreacties wordt gesteld dat de impact op ruimtegebruik tijdens en na de werken moet worden onderzocht.	De impact op het ruimtegebruik wordt inderdaad onderzocht in het kader van het milieueffectenonderzoek.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om een grondig onderzoek te voeren naar effecten op milieu en natuur.	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op milieu en natuur worden onderzocht, onder meer in het kader van het plan-MER (disciplines lucht, geluid, gezondheid, biodiversiteit,...). Er wordt naar gestreefd om eventuele negatieve effecten te milderen.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om te onderzoeken wat het effect van het plan op recreatie is, zowel voor wat betreft de planologische als de feitelijke toestand.	De effectbeoordeling op vlak van recreatie gebeurt zowel ten opzichte van de feitelijke als de planologische toestand. Hiervoor wordt verwezen naar het plan-MER, discipline mens-ruimte.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of het mogelijk is om over heldere en toegankelijke informatie te kunnen beschikken, zowel over algemene als concrete, plaatsgebonden vragen, over omleidingen, duur van de werken, aan- en afrijroutes van vrachtwagens en de hinder die de werken met zich mee zullen brengen en de modus spoor.	Het project rondom de herinrichting van de R0-Noord bevindt zich momenteel nog in een planfase. De Werkvennootschap is zich echter ten volle bewust van de bestaande mobiliteitsproblematiek in de regio en de hinder die werken in uitvoering bijkomend met zich meebrengen. In die context zet De Werkvennootschap i.s.m. de betrokken actoren sterk in op allerhande Minder-Hindermaatregelen, zoals (doch niet beperkt tot) de aanleg van tijdelijke wegen die in combinatie met een uitvoering in verschillende fasen en strenge eisen inzake Minder-Hinder, de verkeersafwikkeling en -veiligheid tijdens de uitvoering van de werken maximaal moeten garanderen. In kader van het programma Minder Hinder leggen we nu al de quick wins van fietssnelwegen aan, hebben we al versneld parkings aangelegd en rijdt de ringtrambus reeds al. We proberen zoveel mogelijk af te stemmen en operationeel te maken voor de daadwerkelijke werken aan de ring. Ook op planniveau wordt in het plan-MER de tijdelijke milieueffecten tijdens de aanlegfase onderzocht. Op projectniveau zullen de milieueffecten nog meer in detail worden onderzocht. In de project (of uitvoeringsfase) zal er ook gekeken worden naar verdere optimalisaties zoals de mogelijke aan- en afvoer van werfmaterialen via het kanaal of de trein. Mogelijks kan de werkdag ook gemaximaliseerd worden waar nodig en mogelijk.
In de inspraakreactes en adviezen werden een aantal onvolkomendheden aangeduid in de documten of werd extra info aangereikt. Hoe wordt hier mee omgegaan?	Er wordt gepast omgegaan met de aangereikte informatie. Indien nodig worden de relevante documenten aangepast, zie hiervoor onder andere Bijlage 3: Beleidsplannen en juridische context. Verder werd beoordeeld of de bijkomende informatie moet worden meegenomen in de referentietoestand, dan wel of er een sensitiviteitstoets in het licht van nieuwe ontwikkelingen moet worden uitgevoerd.

In de inspraakreacties en adviezen komt naar voren dat het onduidelijk is hoe de inrichting is voorzien voor de zone Vilvoorde voor de verschillende alternatieven: hoeveel rijstroken worden er voorzien, blijft het viaduct een bottleneck, wat is de impact van het viaduct op de andere zones?	De impact van een gekozen systeem wordt steeds voor de regio als geheel beschouwd. De impact van de keuzes in Wemmel/Zaventem op de zone Vilvoorde wordt dus steeds meegenomen in de berekeningen en dus de beoordeling. Hierbij werken we met het bestaande viaduct (een nieuw viaduct is niet opgenomen in de scope). Doordat de doorstroming in de zones Zaventem en Wemmel verbetert, zijn ook maatregelen in Vilvoorde nodig. Zo willen we voorkomen dat het viaduct een nieuwe bottleneck wordt. Als maatregelen nemen we hiervoor de aanleg van de 4de rijstrook. Het aantal rijstroken in de zone Vilvoorde is altijd 4 - de situatie voor de zone Vilvoorde is daarmee altijd gelijk voor elk alternatief. Dat het aantal rijstroken uitgebreid wordt in alternatief 2 is om dezelfde reden als de uitbreiding in alternatief 1: namelijk omdat Vilvoorde qua doorstroming anders een bottleneck zal vormen, terwijl de doorstroming in Wemmel en Zaventem enorm verbetert. 4 rijstroken in beide richtingen zal voldoende zijn om te voorkomen dat het viaduct een bottleneck wordt, mede doordat we alternatief 1 ook in Wemmel en Zaventem standaard 4 rijstroken voorzien - hierdoor is er een consistentie van 4 rijstroken over de gehele R0-Noord. De impact voor een gekozen systeem wordt steeds voor de regio als geheel beschouwd. De impact van de keuzes in Wemmel/Zaventem op de zone Vilvoorde wordt dus steeds meegenomen in de berekeningen en dus de beoordeling. Zo zal het verkeersvolume in zone Vilvoorde afhankelijk zijn van de doorstroming in de zone stroomopwaarts: als die verbetert zal het verkeersvolume in de zone Vilvoorde stijgen en vice versa. Deze effecten op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet worden in het planMER onderzocht. Indien dit sterk negatief is, zullen mildere maatregelen worden voorgesteld. Ook in de knelpuntanalyse, dat doorgerekend is met het regionaal verkeersmodel, blijkt dat zich geen knelpunt voordoet op het viaduct. Het typedwarsprofiel voor de zone Vilvoorde zal binnen Loop 2 worden uitgewerkt. Belangrijkste impact hier is het verkeersvolume in zone Vilvoorde, dat groter/kleiner wordt naarmate de doorstroming in de zone stroomopwaarts beter/slechter wordt.
In de inspraakreacties en adviezen worden vragen gesteld over de ongevallenanalyse.	De ongevallenanalyse (op planniveau) zal verder worden onderzocht in loop 2.
In de inspraakreacties en adviezen wordt de vraag gesteld of het vergroten van het aantal rijstroken wel effectief zal zijn: zal de filedrukte zich niet opnieuw uiteffenen tot hetzelfde niveau van vandaag (Brever wet)?	We werken vanuit de plandoelstelling 'doorstroming en verkeersveiligheid op R0 verbeteren' en anderzijds 'sluipverkeer op onderliggend wegennet weren en zo verkeersleefbaarheid verhogen'. In de huidige situatie wordt het onderliggend wegennet gebruikt door verkeer dat eigenlijk op ring zou moeten zitten, het sluipverkeer. Allereerst is een vergroting van capaciteit inderdaad noodzakelijk om files te voorkomen, ook in de toekomst. De regio zal verder groeien en daarbij moet de infrastructuur meegroeien om te voorkomen dat de regio onbereikbaar wordt. In Vilvoorde wordt de 4de rijstrook tevens aangelegd om te voorkomen dat dit een nieuwe bottleneck wordt in het netwerk, omdat we grote verbeteringen voorstellen in Wemmel en Zaventem. Hierbij werken we met het bestaande viaduct, een nieuw viaduct is niet opgenomen in de scope. De capaciteitsvergroting is inderdaad ook nodig om het bestaande sluipverkeer in de woongebieden rondom de R0 weg te halen en te voorkomen - dit komt natuurlijk de leefbaarheid van de bewoners en de verkeersveiligheid in deze gebieden ten goede. Verder zullen we dit bestendigen door bijkomende maatregelen op het onderliggend wegennet om terugkeer van sluipverkeer op het onderliggend wegennet te voorkomen. In het planMER worden de effecten op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet onderzocht, als dit sterk negatief is zullen mildere maatregelen worden voorgesteld. Ook in de knelpuntanalyse, dat doorgerekend is met het regionaal verkeersmodel, blijkt dat zich geen knelpunt voordoet op het viaduct. Maar capaciteitvergroting is niet de enige oplossing. We passen de capaciteitsvergroting daarom toe in samenwerking met het bewerkstelligen van een modal shift. Hiervoor leggen we openbaar vervoersverbindingen en fietsinfrastructuur aan. Wij ontwerpen de ring voor dagdagelijks gebruik en niet voor uitzonderlijke situaties. We kunnen daardoor niet voorkomen dat verkeer bij grootschalige ongevallen het onderliggend gebruikt, of misschien soms moet gebruiken. Hiervoor worden dan de calamiteitenroutes op het onderliggend wegennet gebruikt. Het klopt dat een groot deel van het verkeer bestemmingsverkeer is. We proberen zeer lokaal verkeer niet de R0 op te sturen, maar herkomst-bestemmingsverkeer uiteraard wel, daarvoor dient de R0 ook. Juist daarom hebben we het parallelalternatief voorgesteld waarbij we bestemmingsverkeer en doorgaand verkeer proberen te scheiden. Afschaffing van op- of afritten gaat altijd samen met bijkomende alternatieve oplossingen om de druk op het onderliggend wegennet te beperken of nihil te houden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt de vraag gesteld of het viaduct van Vilvoorde nog lang zal meegaan, of deze gerenoveerd moet worden en of al rekening kan worden gehouden met een nieuw (korter) viaduct met zuidelijke verschuiving tov bestaande viaduct.	Er is gekozen om het viaduct te behouden, maar wel een grondige opknapbeurt te geven. Dit wordt uitgewerkt in het kader van een zgn. Quick Win, nog voor de eigenlijke herinrichting van de R0 Noord.Momenteel zit deze Quick Win in een technische studiefase, waarin alles wordt bestudeerd, uitgewerkt en voorbereid. Nadien volgen dan een vijftal jaar effectieve werken. We pakken hierbij zowel de onderkant, de binnenkant als de bovenbouw van het viaduct aan. Het viaduct zal ook verstevigd worden omdat het zou kunnen dat er op termijn een vierde rijstrook bijkomt. Hoewel het viaduct 40 jaar geleden ontworpen is op 4 rijstroken, zullen – zo blijkt uit de eerste berekeningen – toch verstevigingen nodig zijn.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe de ontsluiting van het verkeer gebeurt ter hoogte van het kanaal in vilvoorde: gaat men er van uit dat alle verkeer gegenereerd ten oosten van het kanaal wordt afgewikkeld naar het oostelijke wegennet, en alles ten westen naar het westen? Wordt de ontsluiting via de Budabrug mee opgenomen?	In de huidige studie van de R0 gaan wij inderdaad uit van een splitsing van het verkeer. Alles ten westen van het Kanaal gaat via de N260 naar ASC6 en alles ten oosten van het Kanaal gaat via de R22 naar de E19. De brug in het verlengde van de Woluwelaan is inderdaad een wens tot een verbetering van de ontsluitingsstructuren en het verder vermijden van vrachtverkeer door de kernen. Opnieuw geldt hier ook dat de brug voor het referentiejaar 2030 nog niet gebouwd zal zijn en daarmee dus ook niet tot de uitgangssituatie kan behoren. Ditzelfde geldt voor de Budabrug. De ontsluiting van de zone Buda gebeurt idealiter via het nieuwe ASC op de R22, waardoor de Budabrug geen deel uitmaakt van de ontsluitingsstructuur naar het hoofdwegennet, maar enkel voor gebruik in lokale verbindingen tussen beide oevers. Verdere afstemming tussen Strategisch Project Vilvoorde-Machelen, Buda+ en Werken a/d Ring blijft noodzakelijk en gewenst.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of er ook geinvesteerd wordt in Hoppinpunten.	Tijdens deze legislatuur investeren we in 15 Hoppinpunten verspreid over de regio rond Brussel voor een bedrag van 18,5 mln euro. Hiervan zijn er 5 die behoren tot het Brabantnet, goed voor 6 mln euro. Aanvullend werkt De Werkvennootschap samen met departement MOW en NMBS aan de aanleg van 22 P&R's in de brede Vlaamse regio, gericht op het vergroten van de bereikbaarheid van Brussel via de trein. Dit voor een bedrag van 7,3 mln euro.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of er rekening gehouden wordt met het extra verkeer (zowel sluipverkeer als extra plaatselijk verkeer) dat verplicht zal zijn om de E40 te nemen om naar Zaventem alsook met de spill-over effecten van de extra belemmeringen op de R22 bij de sluiting hiervan.	Het Regionaal verkeersmodel Vlaams-Brabant houdt wel degelijk rekening met het extra verkeer. Dit is terug te vinden in bijlage 13 van de Scopingnota 2 waarin de resultaten van het ontwerpend onderzoek Loop 1 zijn terug te vinden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of er tellingen zijn gebeurd en of deze al dan niet beinvloed werden door onder andere Corona.	Aan het begin van de studie zijn een reeks tellingen uitgevoerd. Voor de doorrekeningen wordt gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel, waar de tellingen aan de basis liggen van de doorrekeningen. Het model wordt gekalibreerd met recentere tellingen. Betreft de impact van corona op de langere termijn op het verkeersvolume zijn er nog geen prognoses beschikbaar. Gezien de recente evolutie van de intensiteiten en files bij de start van het nieuwe jaar is het ook absoluut niet zeker of de evoluties die we het afgelopen jaar gezien hebben blijvend zullen zijn.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om in loop 2 extra aandacht te besteden aan de organisatie en geleiding van het verkeer op de doorgaande structuur ikv de rijstrookwissels.	Waar mogelijk werden inzichten vanuit loop 1 op het vlak van rijstrookwissel meegenomen in de optimalisatie alternatieven loop 2. De rijstrookwissels worden (op planniveau) ook verder onderzocht in VVEB loop 2.

In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waar er mogelijks een parallelstructuur wordt aangelegd.	We voorzien enkel parallelstructuren in Zaventem en Wemmel, in het alternatief 2 en zijn varianten. In Vilvoorde kunnen we infratechnisch geen parallelstructuur aanleggen, door het viaduct van Vilvoorde. We gaan dan ook uit van het bestaande viaduct en geen nieuwbouw. Bijkomend is in Vilvoorde geen nood aan parallelstructuur door de beperkte op- en afritten die op veilige afstand van elkaar liggen. In de passende beoordeling van loop 1 (zie bijlage 8 bij scopingnota 2) werden de drie alternatieven en hun varianten beoordeeld. Daarbij werd beoordeeld dat het laterale alternatief niet voldoende beantwoordt aan de plandoelstelling. Het alternatief 2, parallel, wordt net zoals alternatief 1, wel nog weerhouden in loop 2. Op basis van verder onderzoek en optimalisaties zal in loop 2 opnieuw een passende beoordeling gebeuren voor alternatief 2 (parallel). Ook de verkeerswisselaars werden, na een uitgebreide knelpuntanalyse uitgevoerd met het Regionaal Verkeersmodel, verder geoptimaliseerd in loop 2 van het proces. Uiteraard bekijken we ook de andere effecten op omgeving, geluid, lucht en veiligheid.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waarom (bij een parallele structuur) er 2 rijstroken voorzien zijn voor het lokale verkeer en 3 voor het doorgaande verkeer, ook al bedraagt het merendeel van het verkeer (>60%) plaatselijk verkeer.	Het is foutief om te zeggen dat dat lokaal verkeer enkel op de parallelstrook rijdt er moet namelijk alleen op de parallelstrook gereden worden in de destreffende zone waar u de R0 op of afrijdt. Verkeer dat van Wemmel naar Zaventem rijdt, rijdt in die zones op de parallelstructuur. Maar stel u rijdt van Anderlecht naar Zaventem. U rijdt dan op de doorgaande rijbanen in Wemmel en Vilvoorde en op de parallelstrrok in Zaventem - ook dit is onderdeel van het lokaal verkeer. Op de parallelstroken mag bijkomend maximaal 70 km/h gereden worden, hierdoor kan het verkeer veiliger in- en uitvoegen. De 3 rijstroken op de doorgaande structuur zijn daardoor noodzakelijker dan op de parallelstructuur. Wel willen we bekijken of we bijvoorbeeld deze 3de rijstrook op de doorgaande rijbanen kunnen gebruiken voor een andere invulling. Hiervoor verwijzen we naar de Future Proof verkenning - bijlage 11. In Vilvoorde zijn parallelbanen uitgesloten doordat dit niet past met het bestaande viaduct van Vilvoorde. Een geheel nieuw viaduct valt buiten de scope van het onderzoek.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waarom er niet gewerkt wordt met een dynamisch verkeersmodel (ipv statisch verkeersmodel) om een realistische inschatting te krijgen van verkeersafwikkeling.	Zowel de macroscopisch dynamische verkeersmodellen als de microsimulatiemodellen hebben zeer gedetailleerde input nodig, het vraagt veel werk om de scenario's/modellen op te bouwen en ze hebben zeer hoge rekentijden. In combinatie met het grote aantal alternatieven en varianten in planfase is het tot op heden niet mogelijk om uitgebreid gebruik te maken van dynamische verkeersmodellen. Dynamische verkeersmodellen (microsimulaties) worden gericht ingezet voor het uitvoeren van specifieke evaluaties, maar een algemene inzet van deze modellen zal pas in latere studie/projectfases aan de orde zijn. Er wordt wel gebruik gemaakt van macroscopische verkeersmodellen, waarbij ook al rekening wordt gehouden met de fileopbouw over de uren heen, al kan er nog niet van een dynamische toedeling gesproken worden. Als resultaten wordt gewerkt met intensiteitenplots, verschillenplots, selected link analyses, fileopbouw, reistijden, verliestijden, Levels-of-service van kruispunten,... zodat een zo realistisch mogelijk beeld gemaakt wordt van de varianten en alternatieven, en, zodat de verschillende alternatieven en varianten goed met elkaar of met de referentietoestand vergeleken kunnen worden. Het is zeker zo dat (zeker bij de mcirosimulaties) een gedetailleerder beeld gegeven kan worden, maar met het beschikbare macroscopische verkeersmodel kunnen ook al ruim voldoende inzichten verkregen worden om een goed onderbouwde keuze te maken.
In de inspraakreacties worden vragen gesteld bij de tijdshorizon van 2030.	De referentietoestand is de toestand die als vergelijkingsbasis dient voor het beschrijven en het beoordelen van de impact van het plan. Wanneer het proces waarbij een plan wordt gerealiseerd een lange doorlooptijd heeft, is het aangewezen om niet de huidige toestand maar een toekomstige toestand als referentie te nemen. De referentietoestand moet een voldoende mate van betrouwbaarheid hebben. Het geïntegreerd planningsproces (GPP) voor de herinrichting van de R0-Noord onderzoekt verschillende alternatieven met bijbehorende varianten om tot een geoptimaliseerd ontwerp voor de R0-Noord te komen. Hierbij worden de alternatieven en varianten altijd beschreven t.o.v. en in vergelijking met de referentietoestand. Ook worden de alternatieven en varianten beoordeeld t.o.v. de referentietoestand. De verschillende elementen die zijn opgenomen in de referentietoestand van de herinrichting van de R0-Noord moeten voldoen aan de volgende twee criteria: - Het element moet gaan om beslist beleid; - Het moet aannemelijk zijn dat het element gerealiseerd zal zijn in het referentiejaar (2030).
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de effecten op grote schaal bekeken moeten worden.	De afbakening van het studiegebied voor het milieu- onderzoek is in principe verschillend voor elke milieudiscipline. Het omvat minstens het plangebied zelf en daarnaast het gebied waarbinnen zich significante effecten kunnen voordoen ten gevolge van het planvoornemen. Het studiegebied voor de milieueffecten is bijgevolg ruimer dan het gebied waar het plan wordt uitgevoerd en in alle disciplines worden de effecten onderzocht tot op het schaalniveau waar ze relevant zijn. Afhankelijk van de discipline is een studiegebied van toepassing op micro-, meso- of macroschaal, zoals omschreven in de scopingnota onder paragraaf 5.2.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de impact van het plan op landbouwverkeer grondig moet worden onderzocht.	In het plan-MER zullen de resultaten van een landbouwimpactstudie bekeken worden, waardoor op planniveau de impact op de landbouw zal beoordeeld worden en eventueel milderende maatregelen zullen worden voorgesteld. De ingrepen op het onderliggend wegennet zijn zeer gelijkaardig voor alle alternatieven, zodat te verwachten valt dat er geen grote verschillen in beoordeling te verwachten zijn voor het aspect landbouwverkeer. Wanneer in een volgende fase de aansluitingen op het onderliggend wegennet verder gedetailleerd worden, zal dit aspect, waar relevant, meegenomen worden in de boordeling.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het sluipverkeer blijft toenemen.	Door de globale socio-demografische en economische groei van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Vlaamse Rand zijn de de hoeveeelheid verplaatsingen en dus ook de verkeersintensiteiten de laatste decennia inderdaad stelselmatig toegenomen. Deze groei blijven opvangen met enkel een uitbreiding van de auto-infrastructuur is echter niet meer realistisch. Op het hoofdwegennet zijn optimalisaties en eventueel beperkte uitbreidingen nog mogelijk, maar op het onderliggende zijn optimsalisatiemogelijkheden schaars en vaak met beperkte, lokale effecten. Daarom wordt door de verschillende overheden gestreefd naar de optimalisatie van het hoger wegennet enerzijds (om sluipverkeer maximaal te vermijden) en de optimalisatie van de infrastructuur voor alternatieve modi anderzijds (om het aandeel autoverkeer te verlagen). De analyses uitgevoerd in het kader van het plan-MER wijzen erop dat de optimalisaties aan de R0 inwerken op het eerste aspect: regionaal verkeer gaat terug meer het hoofdwegennet (en dus ook de ring) gebruiken ten voordele van het onderliggende wegennet, waar de intensiteiten afnemen en de leefbaarheid dus toeneemt. Door bijkomend te streven naar aan Ambitieuze Modal Split (AMS), waarbij het aandeel autoverkeer drastisch naar beneden wordt gehaald door bijkomende investeringen in openbaar vervoer- en fietsinfrastructuur, zal het aandeel autoverplaatsingen globaal afnemen. Dat zal volgens de verkeersanalyses vooral positieve effecten hebben op het onderliggende wegennet en de gereden kilometers door de woonkernen. Met het grotere programma Werken aan de Ring, waar de herinrichting van de R0 Noord een deel van is, wordt ook al ingezet op meer openbaarvervoer- en fietsaanbod. Zo o.m. de realisatie van een sneltram langs de A12, een ringtrambus tussen UZ Jette en de luchthaven, en meerdere fietssnelwegen zoals de fietssnelweg F212 langs de spoorlijn Asse - Brussel en het nog verder uit te werken ringfietspad dat het (tangentieel) traject van de R0 Noord zal volgen.
In de inspraakreacties wordt de vraag naar de levensduur van het viaduct in Vilvoorde gesteld.	Er is gekozen om het viaduct te behouden, maar wel een grondige opknapbeurt te geven, waarmee De Werkvennootschap reeds is gestart. Heel 2021 zal nog dienen als technische studiefase, waarin alles wordt bestudeerd, uitgewerkt en voorbereid. Vanaf 2022 starten vervolgens de werken gedurende een vijftal jaar. Hierbij wordt zowel de onderkant, de binnenkant als de bovenbouw van het viaduct aangepakt. Het viaduct zal ook verstevigd worden omdat het zou kunnen dat er op termijn een vierde rijstrook bijkomt. Hoewel het viaduct 40 jaar geleden ontworpen is op 4 rijstroken, zullen – zo blijkt uit de eerste berekeningen – toch verstevigingen nodig zijn.
In de inspraakreacties wordt gevraagd of het kantelpunt voor de verkeersafwikkeling ook bij veel weefbewegingen een I/C van 95% is.	De doorstroming werd in het MER beoordeeld op basis van het aantal verliesuren in de verschillende alternatieven. Deze geven het aantal extra gereden uren ten opzichte van de situatie waarbij iedereen de toegelaten snelheid kan aanhouden. De I/C verhouding wordt dus niet direct beschouwd in de beoordeling. De I/C verhouding geeft de verhouding van de Intensiteit ten opzichte van de Capaciteit. Bij de bepaling van de capaciteit wordt in het RVM rekening gehouden met de aanwezigheid van weefzones. Aangezien het om een macroscopisch model gaat, gebeurd dit bij benadering, in projectMER fase zullen meer gedetailleerde berekeningen gebeuren. De I/C verhouding geeft de verhouding van de Intensiteit ten opzichte van de Capaciteit. De I/C-verhouding van 95% is vooral gebruikt bij de initiële probleemanalyses omtrent de R0-Noord. De doorstroming werd in het MER beoordeeld op basis van het aantal verliesuren in de verschillende alternatieven. Deze geven het aantal extra gereden uren ten opzichte van de situatie waarbij iedereen de toegelaten snelheid kan aanhouden. De I/C verhouding op wegvakniveau wordt nog wel gebruikt bij de beoordeling van de verkeersveiligheid en de robuustheid. Weefzones worden in het GPP apart beoordeeld door de berekening van een Level-of-Service per weefzone die een indicatie geeft over hoe vlot of moeilijk de doorstroming aan een weefzone verloopt. Hierbij wordt o.a. rekening gehouden met de lengte van de weefzones en de hoeveelheid weefbewegingen.

In de inspraakreacties wordt gevraagd of het verkeersmodel bruikbaar is om alle in het MER-rapport mobiliteit voorgestelde indicatoren te beoordelen.	De nodige gegevens zijn beschikbaar om het milieueffectenonderzoek uit te voeren. • Het aspect verkeersveiligheid onderliggend wegennet wordt beschreven aan de hand van een ongevalsrisico per afgelegde km per modus, dit wordt beschreven onder hoofdstuk 'evaluatietabellen' • Het aspect 'gebruik wegennet' is er specifiek op gericht de grotere evoluaties in de verkeersvolumes en hun locaties weer te geven. Aggregatie is dus gebeurd op schaal van de deelgebieden en het studiegebied op meso- en macroniveau. Negatieve effecten op dit niveau zouden erop wijzen dat het project niet aan 1 van zijn kerndoelstellingen (verkeer van het onderliggend naar het hoger wegennet verplaatsen) zou voldoen. Dit zou dus eerder leiden tot het uitsluiten van een alternatief dan voor milderende maatregelen. Specifieke locaties met (problematische) toenames, waarvoor meer specifieke milderende maatregelen geformuleerd dienen te worden zijn opgenomen bij verkeersleefbaarheid. • "Woonzones" wordt gebruikt in de context van verkeersleefbaarheid en afgebakend cfr gewestplan en PRAS, zoals beschreven in hfdst 'evaluatietabellen'. "Woonkern" wordt gebruikt in de context van de multimodale bereikbaarheid in het kader van de verbinding tussen de hoofdgemeente en de verschillende kernen op haar grondgebied. Ook dit wordt verduidelijkt onder 'evaluatietabellen'. De namen en ligging van deze kernen is aangeduid op figuur in het desbetreffende hoofdstuk en in de bijhorende tabellen. • De berekening voor het volume doorgaand verkeer gebeurde in pae (1 vrachtwagen = 2,5 pae), zoals beschreven in het hoofdstuk 'evaluatietabellen'. • Bij de doorrekeningen omtrent de herinrichting van de R0-Noord is er op verschillende manieren rekening gehouden met latent verkeer (route-effecten, modale verschuiving en bestemmingskeuze). Bovendien is het zo dat maatregelen bij andere modi (OV en fiets) wel in rekening zijn gebracht wat een deel van de groei van het latente verkeer opvangt. Maar, bij de creatie van nieuwe verplaatsingen speelt ook het ruimtegebruik een rol, en dat kan in de verkeersmodellen niet in rekening worden gebracht. Dit is immers een effect dat op zeer lange termijn speelt, en de tijdshorizon van de analyses van de R0-Noord overschrijdt. Op die lange tijdshorizon zullen nog talloze andere factoren een rol spelen waarvan de effecten nu nog niet correct ingeschat kunnen worden. Het is met andere woorden bijna onmogelijk om met dergelijke langetermijneffecten rekening te houden.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om de effecten van de herinrichting van de Ring te onderzoeken in relatie met de draagkracht van de weginfrastructuur en de omgeving.	Binnen de beoordeling voor mobiliteit worden de effecten op de R0 zelf en op het onderliggend wegennet afzonderlijk bekeken. Het verkeer op het onderliggend wegennet is op verschillende manieren bekeken binnen de studie: totaal aantal gereden kilometers, impact op leefbaarheid, impact op verkeersveiligheid, impact op modal split en impact op doorgaand verkeer. Deze aspecten worden globaal beschouwd (in % of %-punt evolutie) voor het studiegebied als geheel en de deelzones afzonderlijk. Daarnaast wordt nagegaan of er op specifieke locaties negatieve effecten voorkomen waarvoor maatregelen nodig zijn, deze worden vervolgens opgelijst. In het MER worden deze effecten op zelfde hoogte naast elkaar geplaatst, zonder prioriteit te geven aan het ene dan wel het andere.
In de inspraakreacties wordt gevraagd te investeren in openbaar vervoer en fiets.	Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 immers bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. Daarnaast wordt verwezen naar het programma 'Werken aan de Ring' waarin verschillende projecten voor alternatieve modi gepland zijn. Voor elk project wordt het juiste instrument afgewogen. Voor het merendeelzal er geen bestemmingswijziging nodig zijn en kan dus een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Voor een aantal van deze projecten (Quick wins) is men reeds gestart met de aanleg ervan. Ook binnen de vervoerregio Vlaamse Rand zal verder worden nagedacht over o.m. openbaarvervoers- en fietsverbindingen in een ruimere omgeving ('Werken aan de Regio').
In de inspraakreacties wordt gevraagd welke versie van het verkeersmodel wordt gebruikt.	Er wordt gebruik gemaakt van versie 4.2. Dit werd reeds in het MER vermeld maar is nu meer prominent vermeld bij de start van het hoofdstuk 'evaluatietabellen' waarin de methodiek beschreven wordt.
In de inspraakreacties wordt gewezen op de nood om de robuustheid van de varianten met een asymmetrische knoop (3/4 verkeerswisselaar) te onderzoeken.	In de referentiesituatie werd de visie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest opgenomen waarbij de invalswegen geconcipieerd worden als een multimodale stadsweg met een snelheidsregime van 50 km/u. In het verdere proces zullen de kruispunten van de 3/4 verkeerswisselaar gedetailleerder onderzocht worden en zullen de nodige simulaties uitgevoerd worden.
In de inspraakreacties wordt gewezen op de toepassing van het Gemeentewegendecreet.	In het proces wordt inderdaad rekening gehouden met de toepassing van het Gemeentewegendecreet.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of een gebiedsruil mogelijk zou zijn met als doel de bocht aan het Laarbeekbos af te snijden.	Een gebiedsruil tussen 2 gemeenten en bij uitbreiding 2 gewesten kan niet geregeld worden via een ruimtelijk uitvoeringsplan. Bovendien is een gedeeltelijke ligging van de R0 op grondgebied van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest niet noodzakelijk een belemmering voor de herinrichting van de ring, mits het volgen van de correcte procedures volgens de gewestelijke wetgevingen.
In de inspraakreacties en adviezen worden volgende vragen gesteld ivm het Heizelplateau en Parking C: Hoe wordt er rekening gehouden met de toekomstige ontwikkelingen op parking C en het Heizelplatform? Is er voldoende capaciteit bij het huidige voorstel van ASC7a? Welke invloed hebben deze attractiepolen? Wat is de stand van zaken van het lopende onderzoek en hoe wordt dit geintegreerd?	De verbindingsweg is op vandaag geen beslist beleid voor Vlaanderen. In het kader van de intergewestelijke studie "Gewestoverschrijdende visie op de ontsluitingsstructuur van de omgeving van het Heizelplateau" zal onder meer onderzocht worden wat de gewenste rol van de Verbindingsweg kan zijn in de ontsluiting van het hele Heizelplateau (= zone NEO, zone Parking C, zone Heizelpaleizen, zone Trade Mart) en bij uitbreiding Brussel. Aangezien de resultaten van deze studie relevant zijn voor het GRUP voor de herinrichting van de R0 Noord, zullen deze indien mogelijk in het geïntegreerd planningsproces worden meegenomen, van zodra deze studie is gefinaliseerd. In de Referentietoestand 2030 van het Geïntegreerde Planproces (GPP) van de R0-Noord wordt de Verbindingsweg tussen Keizerin Charlottelaan en Parking C, met tunnel onder de Romeinsesteenweg, opgenomen als private weg voor logistiek en shuttles. In alle alternatieven en varianten van het lopende Geïntegreerde Planproces (GPP) R0-Noord wordt de Verbindingsweg tussen de Keizerin Charlottelaan en parking C, met tunnel onder de Romeinsesteenweg, als openbare weg opgenomen in het netwerk. Aangezien aansluitingscomplex 8 vanuit de richtlijnen voor een verkeersveilige (her)aanleg van de ring niet behouden kan blijven, werd het immers noodzakelijk geacht om de Houba De Strooperlaan – een belangrijke ontsluitingsas voor Brussel – op een andere manier aan te sluiten op de ring. Dat kan door de Verbindingsweg open te stellen voor alle verkeer, zodat een ontsluitingsroute H. De Strooperlaan – Keizerin Charlottelaan – Verbindingsweg ontstaat. In de lopende gewestoverschrijdende ontsluitingsstudie van de omgeving van het Heizelplateau worden verschillende ontsluitingsscenario's onderzocht waarbij de Verbindingsweg tussen Keizerin Charlottelaan en parking C, met tunnel onder de Romeinsesteenweg, wordt opgenomen als privéweg (shuttles en logistiek) of als volwaardige openbare weg hetzij privéweg. Van zodra de resultaten beschikbaar zijn en een gedragen beslissing genomen wordt betreffende het meest wenselijke ontsluitingsscenario voor het Heizelplateau, wordt deze oplossing als een doorkijkscenario/ontwikkelingsscenario meegenomen geïntegreerd in het GPP van de R0-Noord. In deze studie wordt eveneens gekeken naar de impact van deze scenario's op het sluipverkeer in de omgeving.Bovendien zulen de effecten van alle weerhouden alternatieven en varianten op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet onderzocht worden in een plan-MER. Wanneer dit plan-MER sterk negatieve effecten vaststelt zullen er milderende maatregelen opgelegd worden om deze effecten tegen te gaan.

In de inspraakreacties en adviezen wordt de bezorgdheid geuit over de inrichting van de Romeinsesteenweg, ook in kader van de ontsluiting van het Heizelplateau.	De rol van de Romeinsesteenweg maakt geen deel uit van de scope van de hinrichting van de R0 Noord. Gelet op de ligging van de Romeinsesteenweg, parallel aan de R0 en op de gewestgrens, is er inderdaad een gemeenschappelijke, bovenlokale visie nodig t.a.v. de gewenste functie en de daaraan gekoppelde inrichting van de Romeinsesteenweg. In het kader van de studie voor de gewestoverschrijdende visie op de multimodale ontsluiting van het Heizelplateau zullen voorstellen gedaan worden voor de ontsluiting van het hele projectgebied, met als doel tot een gedragen voorkeursoplossing te komen. De Romeinsesteenweg valt binnen het afgebakende projectgebied en vanuit de voorkeursoplossing kunnen dus ook visie-elementen t.a.v. deze specifieke weg worden gedistilleerd. Aangezien de Heizelstudie een conceptuele oefening betreft met een duidelijke finaliteit, zal de visie t.a.v. de Romeinsesteenweg in een ander, al dan niet daarop volgend traject, verder verfijnd moeten worden, zowel wat de rol als de inrichting betreft. Het overlegplatform, dat voor de Heizelstudie werd opgericht en dat alle Vlaamse en Brusselse lokale en gewestelijke actoren omvat, zou hiervoor gebruikt kunnen worden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt de bezorgdheid geuit over de negatieve effecten van de mogelijke varianten en alternatieven. Het gaat onder meer over file, sluipverkeer, natuur, milieu, klimaat, belasting van het wegennet en dergelijke.	We werken vanuit de plandoelstellingen zoals onder meer 'doorstroming en verkeersveiligheid op R0 verbeteren' en anderzijds 'sluipverkeer op onderliggend wegennet weren en zo verkeersleefbaarheid verhogen'. In de huidige situatie wordt het onderliggend wegennet gebruikt door verkeer dat eigenlijk op ring zou moeten zitten, het sluipverkeer. Daarom gaan we optimalisaties en verbeteringen aan de ring brengen (zoals mogelijks een extra rijvak), waardoor dit verkeer opnieuw de ring zal gebruiken. Verder zullen we dit bestendigen door bijkomende maatregelen op het onderliggend wegennet om terugkeer van sluipverkeer op het onderliggend wegennet te voorkomen. Dit is voordelig voor de gebruikers van het onderliggend wegennet zoals de omwonenden en het openbaar vervoer. De effecten van de verschillende alternatieven en varianten voor de R0-Noord op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet worden momenteel onderzocht in het Plan-MER. Dit gebeurt onder andere voor de discipline mobiliteit: totaal aantal gereden kilometers, impact op leefbaarheid, impact op verkeersveiligheid, impact op modal split en impact op doorgaand verkeer, maar ook voor de andere disciplines: effecten op natuur, milieu, klimaat,... Deze factoren zijn op schaal van het plan-MER op grotere schaal bekeken daar een dergelijke studie vraagt om de globale effecten voor de regio in beeld te brengen. Hoewel de effecten globaal positief zijn voor verschillende van de alternatieven, blijven er nog enkele knelpunten aanwezig, dewelke aangehaald worden in het slothoofdstuk van de discipline mobiliteit en voor verder onderzoek meegenomen worden. Wanneer blijkt dat de effecten (sterk) negatief zijn, zal het Plan-MER milderende maatregelen opleggen om deze effecten tegen te gaan.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd naar optimalisaties van ASC9: hoe wordt UZ Brussel bediend, zal de Dikke Beuklaan ontlast worden?	Momenteel is onderzoek lopende om de vormgeving van het ASC 9 alsook de kruispunten in de omgeving hiervan verder te optimaliseren om een vlotte doorstroming te garanderen. Een aansluiting op de Schapenweg is verkeerskundig echter niet logisch en niet mogelijk. De Schapenweg is een weg van te lage categorie. Deze is dus ongeschikt om aan te sluiten op het hogere wegennet. Er wordt ook aandacht besteed aan de nabijheid van Natura 2000 gebied. Hierdoor moeten we vermijden om verder op te schuiven richting dit gebied. Daarnaast zou mogelijks ook de planologische bestemming moeten gewijzigd worden op Brussels grondgebied, wat buiten de bevoegdheid van de Vlaamse Regering valt. Bovendien dient het aansluitingscomplex zowel voor Jette, Wemmel als het UZ Brussel. Daarom wordt er naar een configuratie gezocht die daar zo goed mogelijk op in speelt.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat negatieve effecten op het onderliggende wegennet moeten worden meegenomen in het RUP en de milderende maatregelen.	Het verkeer op het onderliggend wegennet is op verschillende manieren bekeken binnen de studie: totaal aantal gereden kilometers, impact op leefbaarheid, impact op verkeersveiligheid, impact op modal split en impact op doorgaand verkeer. Deze factoren zijn op schaal van het plan-MER op grotere schaal bekeken daar een dergelijke studie vraagt om de globale effecten voor de regio in beeld te brengen. Hoewel de effecten globaal positief zijn voor verschillende van de alternatieven, blijven er nog enkele knelpunten aanwezig, dewelke aangehaald worden in het slothoofdstuk van de discipline mobiliteit en voor verder onderzoek meegenomen worden.
In de inspraakreacties wordt gevraagd hoe volgende zaken zijn meegenomen in het onderzoeksscenario onderliggend wegennet: - Scenario's met betrekking tot Budasteenweg en Budabrug? - Scenario's De Vuist? - Verbrande Brug als schakel van de Woluwelaan als volwaardige en vlotte verbinding naar het hogere wegennet?	De Budabrug en verlenging van de Woluwelaan met een nieuwe brug vormen geen onderdeel van de studie Werken aan de Ring, deze maatregelen worden daarom in de scopingnota en haar bijlagen niet meer opgenomen. Hier gelt dat de brug in de verlenging van de Woluwelaan voor het referentiejaar 2030 nog niet gebouwd zal zijn en daarmee dus ook niet tot de uitgangssituatie kan behoren. Ditzelfde geldt voor de Budabrug. De ontsluiting van de zone Buda gebeurt idealiter via het nieuwe ASC op de R22, waardoor de Budabrug geen deel uitmaakt van de ontsluitingsstructuur naar het hoofdwegennet, maar enkel voor gebruik in lokale verbindingen tussen beide oevers. Rondom kruispunt De Vuist zijn studies gaande - hierover nemen wijzelf dan geen maatregelen meer op. Aanpassingen vanuit die studie (mits op tijd doorgegeven) zullen we opnemen in onze verwerkingen.
In de inspraakreacties wordt gevraagd of er budgetten worden voorzien voor de verbetering van het onderliggend wegennet.	Waar nodig in het kader van de herinrichting voor de R0 Noord, zullen de nodige afspraken worden gemaakt om verbeteringen aan het onderliggend wegennet aan te brengen.
In inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of alle nieuwe, geschrapte of gewijzigde wegen opgenomen zullen worden in het plan, ook al bevinden deze zich geheel of gedeeltelijk op Brussels grondgebied.	In de scopingnota is verduidelijkt welke de mogelijke procedures in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zijn die gevolgd moeten worden. Het weze duidelijk dat een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan volgens de Vlaamse procedure enkel bestemmingswijzigingen kan voorzien op grondgebied van Vlaanderen. Indien er wijzigingen nodig zijn op Brussels grondgebied zullen in overleg en in samenwerking met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest de nodige acties genomen worden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of er reeds een zicht is op het concrete ruimtebeslag (innames).	De mogelijke impact van de alternatieven en varianten op het bestaande ruimtegebruik worden beschreven in de discipline mens - ruimtelijke aspecten van het plan-MER. Meer gedetailleerde plannen betreffende mogelijke bestemmingswijzigingen of zones binnen het GRUP op de locatie van de afstandsparking, zullen beschikbaar zijn na afronding van het voorontwerp GRUP.

In de inspraakreacties wordt aangegeven dat compensaties moeten worden voorzien bij geheel of gedeeltelijk verlies aan eigendomswaarde.	Van zodra we concreet zicht hebben op eventueel geraakte percelen, nemen we contact op met de betrokken eigenaars om gesprekken op te starten over een minnelijke inname, waarbij wordt getracht tot overeenstemming te komen over een correcte compensatie. Indien door een bestemmingswijziging een bebouwbare grond bijvoorbeeld niet meer bebouwbaar of verkavelbaar is, kan hiervoor een compensatie (planschade) worden toegekend.
In de inspraakreacties wordt de vraag gesteld naar een mogelijke inname in het researchpark van Zellik, waarbij tevens gevraagd wordt hoe meer info kan worden bekomen en indien nodig bezwaar kan worden aangetekend.	Van zodra we concreet zicht hebben op eventueel geraakte percelen, nemen we contact op met de betrokken eigenaars om gesprekken op te starten over een minnelijke inname, waarbij wordt getracht tot overeenstemming te komen over een correcte compensatie. Informatie kan steeds worden bekomen bij De Werkvennootschap (via info@werkenaandering.be). Eens een ontwerp-GRUP voorlopig wordt vastgesteld (waarin het voorkeursalternatief voor de herinrichting van de R0 Noord wordt vastgelegd), zal ook een openbaar onderzoek worden georganiseerd, naar aanleiding waarvan opmerkingen kenbaar kunnen worden gemaakt. Het openbaar onderzoek is voorzien in 2023. Nadien worden de plannen verder uitgewerkt tot op projectniveau, op basis waarvan een omgevingsvergunningsaanvraag wordt ingediend. Ook naar aanleiding van deze aanvraag zal een openbaar onderzoek worden georganiseerd.
De inspraakreacties en adviezen melden dat er geen of onvoldoende rekening is gehouden met de bedrijvigheid aan de Woluwelaan en de hieraan gebonden mobiliteitsstromen. Daarbij wordt de vrees uitgedrukt dat het vrachtverkeer zou ontsluiten via de woonwijk Diegem-Centrum of kantoorzone Diegen-zuid welke zal ontwikkeld worden naar een werk-woon omgeving.	De impact van het de alternatieven en varianten op bedrijvigheid wordt onderzocht in het kader van onder andere het plan-MER (discipline mens-ruimte) en de maatschappelijke kosten-baten analyse. Bovendien zal in de voorschriften bij het uiteindelijke GRUP worden opgenomen dat alle functies langsheen de R0 bereikbaar dienen te blijven. In ieder geval is tot hiertoe in het kader van het GRUP voor de herinrichting van de R0 Noord geen herbestemming in functie van bedrijvigheid voorzien in zone aan de Woluwelaan te Machelen. Het komt aan het lokale bestuur, de gemeente Machelen, toe om te beslissen over de toekenning van vergunningen.
In de inspraakreacties en adviezen wordt de bezorgdheid geuit over de vormgeving van het aansluitingscomplex 9, de extra verkeersdruk op de lokale wegen en de bijhorende mogelijke filevorming ter hoogte van de Dikke Beuklaan en bij uitbreiding de overige wegen in de buurt, na de aanpassing van het aansluitingscomplex.	Het ASC 9 wordt in de weerhouden alternatieven van Loop 2 vormgegeven als een asymmetrisch Hollands Complex waarbij zowel de op- en afrit binnenring als de op- en afrit buitenring worden aangesloten op de Dikke Beuklaan. Het kruispunt dat gevormd wordt door het ASC 9 en de Dikke Beuklaan zal ingericht worden met verkeerslichten om de verkeersstromen optimaal te sturen en conflicten te beperken. In het licht van de inspraak uit de publieke raadpleging, wordt in Loop 2 een bijkomende variant onderzocht, waarin ASC 9 wordt vormgegeven als een Single Point Interchange met noordelijke aantakking op de Steenweg op Brussel. Hierbij wordt ook onderzocht of de kruispunten en wegsegmenten in de omgeving verder kunnen worden geoptimaliseerd om een vlotte doorstroming te garanderen (Dikke Beuklaan, Limburg Stirumlaan,...). Meer informatie hierover is te vinden in bijlage 15 bij Scopingnota 3.
In de inspraakreacties en adviezen wordt de noodzaak voor de afschaffing van ASC8 en de herinrichting van ASC9 in vraag gesteld.	De richtlijnen met betrekking tot verkeersveiligheid op autosnelwegen (VWI = Vademecum weginfrastructuur deel autosnelwegen van agentschap wegen & verkeer) maken het noodzakelijk om voldoende tussenafstand te voorzien tussen de opeenvolgende op- en afrittencomplexen. Rekening houdend met de ligging van de A12 in het oosten het Laarbeekbos in het westen, kunnen er op het tussenliggende segment van de ring slechts 2 aansluitingscomplexen behouden blijven, met voldoende veilige afstand tussenbeide. Drie aansluitingscomplexen voorzien zoals vandaag de dag, zou betekenen dat de ring op een verkeersonveilige manier heraangelegd zou worden, met alle gevolgen van dien wat betreft doorstroming en ongevallen. Er wordt gekozen om een aansluitingscomplex te voorzien ter hoogte van parking C, op voldoende afstand van de A12, zodat de grote attractiepolen (parking C en de bestaande en geplande functies op het Heizelplateau) ontsloten kunnen worden zonder de woonkernen te belasten. Een volgende aansluitingscomplex, met voldoende veilige tussenafstand t.o.v. het aansluitingscomplex aan parking C, kan pas voorzien worden in de omgeving van het huidige aansluitingscomplex 9 (Jette), ter hoogte van de Dikke Beuklaan. Op de huidige locatie, m.n. ter hoogte van de N290 (Steenweg op Brussel), is de tussenafstand met het aansluitingscomplex Parking C onvoldoende volgens de richtlijnen voor een verkeersveilig ontwerp. Het nieuwe aansluitingscomplex 9 (Jette) dient dus te worden verschoven in westelijke richting tot aan de Dikke Beuklaan.
In de inspraakreacties en adviezen wordt de vraag gesteld waarom de Quick Win van de Henneaulaan reeds uitgevoerd is (incl aansluiting R22), ook al bestaat de kans dat de R22 afgekoppeld zal moeten worden in de toekomst.	De timing is in dit project zeer belangrijk. Het eventueel loskoppelen van de R22 is pas mogelijk na een herinrichting van de R0-Noord zodat de doorstroming goed is en er voldoende restcapaciteit is om het verkeer van de R22 op te vangen.De R22 kan nog niet afgekoppeld worden in de bestaande toestand, net omdat de ring zelf vandaag de dag slecht functioneert en daardoor heel wat sluipverkeer ontstaat. Dat is ook de reden waarom er bij het quick win project van de Henneaulaan, dat recent gestart is, nog geen loskoppeling van de R22 is voorzien. In het Quickwin project van de H. Henneaulaan drong een versnelde herinrichting van deze omgeving zich op. De R22 dient dus nog aangesloten te blijven.

In de inspraakreacties en adviezen wordt de vraag gesteld waarom de R22 wordt losgekoppeld van de ring. Er wordt gevreesd dat deze loskoppeling veel hinder met zich mee zal brengen op het onderliggende wegennet. Daarom wordt er in meerdere inspraakreacties en adviezen gevraagd of er toch een oplossing gezocht kan worden om de R22 toch aangekoppeld te houden met de ring. Bovendien wordt de bezorgdheid geuit over de impact op de voorgestelde scenario's en varianten op de toegankelijkheid van Campus UCLouvain en zijn vele instellingen en de activiteit van het UZ Saint-Luc.	Vandaag de dag is de R0 Noord tussen de A1/E19 in Machelen en de A3/E40 in Sint-Stevens-Woluwe zeer onveilig ingericht. De verschillende verkeerswisselaars en op- en afrittencomplexen liggen veel te dicht bij elkaar. Daardoor voldoen heel wat delen van de ringinfrastructuur, waaronder in- en uitvoegingen en weefvakken, niet aan de richtlijnen voor een verkeersveilige inrichting, zoals opgenomen in het VWI (Vademecum Weginfrastructuur, deel autosnelwegen van het Agentschap Wegen & Verkeer). Een gevolg daarvan is dat heel wat invoeg-, uitvoeg- en weefbewegingen op een verkeersonveilige manier moeten gebeuren. Dat uit zich ook in de ongevallengegevens: de zone tussen A1/E19 en de knoop van de luchthaven, maar vooral ook de zone tussen de Henneaulaan en de A3/E40 blijken duidelijke ongevallenconcentraties te zijn. De grootste ongevallenconcentratie van de hele R0 Noord is te vinden ter hoogte van de aansluiting van de Henneaulaan en de R22 op de ring. De korte opeenvolging van in- en uitvoegingen en weefvakken ligt hier aan de basis. Dat knelpunt kan alleen maar opgelost worden door een correcte toepassing van de richtlijnen voor de heraanleg van autosnel- en ringwegen. Dat betekent dat niet alle bestaande op- en afritten behouden kunnen blijven. Rekening houdend met een ontsluiting van het hele gebied rond de R0, werd ervoor geopteerd om de Henneaulaan aan te sluiten op de ring en niet langer de R22. Die laatste verknoopt iets zuidelijker namelijk ook met de A3/E40, een andere hoofdweg. Op die manier wordt het beschikbare netwerk aangepast naar een beter, robuuster en veilig netwerk. Een ander gevolg van de verkeersonveilige inrichting en de te korte in- en uitvoegingen- en weefvakken, is dat de bewegingen op die locaties zeer stroef verlopen en daardoor de goede doorstroming van de ring belemmeren. Heel wat regionaal doorgaand verkeer probeert deze locaties op de ring te vermijden en zoekt daarom alternatieve routes, waaronder via de R22 en het onderliggend wegennet. Zo is er heel wat verkeer dat in Zaventem de ring verlaat om via de R22 tot in het zuidoosten van het Brussel Hoofdstedelijk Gewest te rijden, terwijl dat verkeer perfect de R0 kan blijven volgen om vervolgens de gepaste afrit te nemen. Door via de R22 te rijden, heeft dat verkeer ook impact op de leefbaarheid van de nabijgelegen woonkernen zoals Sint-Stevens-Woluwe. Het is de bedoeling dat de R0 conform de ontwerprichtlijnen van het VWI verkeersveiliger wordt heringericht, waardoor de doorstroming verbetert en de nood om op langere afstanden alternatieve routes te gebruiken afneemt. Concreet houdt dit in dat zowel de hele R0 Noord, inclusief de verkeerswisselaar Sint-Stevens-Woluwe (R0/E40), als het aansluitingscomplex 20 Kraainem (E40) worden heringericht om te voldoen aan de tussenafstanden conform richtlijnen voor de verkeersveilige inrichting van autosnelwegen. Die herinrichting veronderstelde in Loop 1 van het Geïntegreerde Planproces (GPP) voor de R0 Noord ook het loskoppelen van de R22 van de R0 en van aansluitingscomplex 3 (H. Henneaulaan). Zonder deze ingreep kon namelijk geen verkeersveilige inrichting van de ring tussen A1/E19 en A3/E40 worden bekomen. In Loop 2 van het GPP zal onderzocht worden of de R22 toch op een veilige manier kan aansluiten op de R0-Noord en in welke vormgeving dat dan moet en op welke locatie. Uit eerste onderzoek blijkt dat dit enkel conform de richtlijnen kan in het parallel alternatief en met een gedowngradede R22 (profiel met 2x1 rijstroken). De aansluiting van de R22 op de R0 zal dus als een variant worden onderzocht in Loop 2. Ook in Loop 2 zal onderzocht worden of de connectie tussen de woonkernen Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe opnieuw bewerkstelligd kan worden middels een lokale verbinding. Deze lokale verbinding zal vanaf de H. Henneaulaan een verbinding maken met Sint-Stevens-Woluwe. Daarnaast is ook een fietssnelweg aanwezig parallel aan de R22, en blijft het openbaar vervoer tussen de woonkernen ook mogelijk via de lokale verbinding. Het onderzoeken van de variant met aansluiting van de R22 zal uitwijzen of er impact is op de verkeersveiligheid en de doorstroming van de R0 Noord en wat eventuele gevolgen zijn voor de leefbaarheid in de nabij gelegen woonkernen. Ongeacht of de R22 wordt losgekoppeld van de R0 of niet, het effect op zowel de R0 zelf als op het onderliggende wegennet in termen van sluipverkeer en leefbaarheid zal steeds onderzocht worden teneinde een gefundeerde keuze te kunnen maken. Ten aanzien van eventuele knelpunten zullen vanuit het plan-MER ook milderende maatregelen worden voorgesteld. Het loskoppelen van de R22 zal inderdaad een effect hebben op het heringerichte aansluitingscomplex 20 Kraainem op de E40. Ook hier wordt getracht om de negatieve effecten te minimaliseren. zie ook: bijlage 12 van de Scopingnota 2, hoofdstuk 5
In de inspraakreacties en adviezen wordt de vraag gesteld waarom het aansluitingscomplex 20 met E40 niet behouden kan blijven. Er is de bezorgheid dat de nieuwe vormgeving van het aansluitingscomplex van de E40 met de Woluwelaan een impact zal hebben in de verkeersafwikkeling.	De herinrichting van aansluitingscomplex 20 (Kraainem) van de A3/E40 heeft als doel het bestaande versnipperde, onleesbare en inefficiënt aansluitingscomplex te optimaliseren om zo een logisch en performanter aansluitingscomplex te bekomen. Deze herinrichting zorgt er voor dat er een nieuw kruispunt ontstaat op de R22 Woluwedal. De 2 noordelijke kruispunten zullen een ander verdeling van het verkeer kennen over de verschillende takken dan dat we vandaag zien. Dit komt mede door de op- en afritten van aansluitingscomplex 20 (Kraainem) op de Bevrijdingslaan en de Oudstrijderslaan te supprimeren vanwege de nieuwe vorm van het aansluitingscomplex. Het heroriënteren van de oprit op de Oudstrijderslaan zal er voor zorgen dat de huidige problematiek wat betreft een slechte doorstroming zal verbeteren. De tussenafstanden tussen deze oprit en de verkeerswisselaar R0/E40 is namelijk onvoldoende volgens de richtlijnen wat betreft een verkeersveilige weginrichting, dewelke de doorstroming beïnvloedt. De effecten van deze ingrepen op de verschillende kruispunten worden in eerste instantie onderzocht in het regionaal verkeersmodel vlaamse rand. Daarmee wordt de effecten van de herinrichting op de verkeersstromen in de omgeving in beeld gebracht, alsook de impact ervan op de verkeersafwikkelingskwaliteit van de kruispunten.
In de inspraakreacties en adviezen wordt er gemeld dat de bestaande parkeercapaciteit op parking C behouden dient te blijven. Deze wordt mogelijks aangetast door het ringfietspad, ASC2, en de bestemmingswijzigingen.	De opmerking m.b.t. het behoud van de parkeerplaatsen zoals opgenomen in het GRUP VSGB is gekend en vormt één van de juridische randvoorwaarden. Het is eigen aan een GRUP dat er bestemmingswijzigingen worden doorgevoerd in functie van een gewenste ruimtelijke ontwikkeling. Het behoud van bestaande bestemmingsplannen, hetzij een gewestelijke RUP, hetzij andere, is dan ook geen randvoorwaarde voor de opmaak van dit GRUP. Vanuit deze invalshoek wordt de opmerking niet gevolgd. Het klopt wel dat Parking C een belangrijk element is in de omgeving en in de vooropgestelde ontwikkeling van de omgeving. De mogelijke impact van een eventuele gedeeltelijke bestemmingswijziging van Parking C zal dan ook meegenomen worden in de effectbeoordeling. Er is tevens een afstemming tussen de GEWESTOVERSCHRIJDENDE VISIE OP DE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR VAN DE OMGEVING VAN HET HEIZEL-PLATEAU en de opmaak van het GPP. Bijkomend wordt opgemerkt dat het GRUP R0-Noord geen bestemmingswijzigingen voorziet ten behoeve van de verdere uitbouw van het Brabantnet (zie planvoornemen en plandoelstellingen). Dit gedeelte van het bezwaar is daarom niet ontvankelijk. Evenwel wordt er voor gezorgd dat de verdere ontwikkeling niet gehypothekeerd wordt. Ook het ringfietspad kan mogelijks invloed hebben: Het tracé ringfietspad is nog in verder onderzoek. Daarbij is het tracé parallel aan de (binnenzijde) van de Ring het huidige mogelijke wenstracé. Het alternatieve tracé aangegeven in stippellijn over Parking C is een suggestie om het ringfietspad te connecteren met eventueel toekomstige ontwikkelingen op Parking C. Zonder daardoor ook deze verdere ontwikkeling te hypothekeren. Dit tracé valt evenwel buiten de scope van het plan. In het alternatief parallel is het zo dat enkel bij de variant G2A (vormgeving verkeerswisselaar R0/A12) het aansluitingscomplex 2 niet kan behouden blijven, ook niet als kruispunt. Voor deze variant wordt een alternatieve ontsluiting voorzien voor de bedrijvenzone Strombeek-Bever West richting ASC 7a (Parking C) om zo het onderliggend wegennet zo min mogelijk te belasten met regionaal verkeer. meer informatie hierover is te vinden in bijlage 15 bij de scopingnota, hoofdstuk 4.5.3. Voor meer duidelijkheid over de verbindingsweg en de koppeling met ASC7a verwijzen wij u naar de GEWESTOVERSCHRIJDENDE VISIE OP DE ONTSLUITINGSSTRUCTUUR VAN DE OMGEVING VAN HET HEIZEL-PLATEAU.
In de inspraakreacties en adviezen wordt er gevraagd hoe er rekening gehouden wordt met de extra volkstoeloop op de Heyzelvlakte en parking C bij grotere evenementen en in hoeverre deze ook bereikbaar zijn met het openbare vervoer vanuit Vlaanderen?	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten voor de R0-Noord op zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet worden momenteel onderzocht in het Plan-MER, discipline mobliteit. Bovendien worden de effecten op het verkeerssysteem in de omgeving van het Heizelplateau eveneens onderzocht in de lopende gewestoverschrijdende ontsluitingsstudie van de omgeving van het Heizelplateau waar verschillende ontsluitingsscenario's onderzocht worden. Hierin worden verschillende ontsluitingsscenario's onderzocht waarbij de Verbindingsweg tussen Keizerin Charlottelaan en parking C, met tunnel onder de Romeinsesteenweg, wordt opgenomen als privéweg 2x2 in de referentietoestand (shuttles en logistiek) en als volwaardige openbare weg 2x2 in de alternatieven. Van zodra de resultaten beschikbaar zijn en een gedragen beslissing genomen wordt betreffende het meest wenselijke ontsluitingsscenario voor het Heizelplateau, wordt deze oplossing als een doorkijkscenario/ontwikkelingsscenario meegenomen geïntegreerd in het GPP van de R0-Noord. Voor de verkeersmodellering werd rekening gehouden met de verkeersgeneratie van alle gekende ontwikkelingen, overeenkomstig de beschikbare inzichten bij de opmaak van het modelinstrumentarium in 2019. Zo werd er voor Neo rekening gehouden met een bijkomende tewerkstelling van zo'n 1400 arbeidsplaatsen.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gemeld dat de grote dichtheid van de op- en afritten hinderend is voor de doorstroming op de ring. Hoe wordt dit aangepakt in kader van dit project? Moet de op- en afrit Grimbergen hiervoor afgekoppeld worden?	Het klopt dat talrijke op- en afritten één van de oorzaken zijn voor verkeersonveiligheid en filevorming, wanneer deze niet voldoen aan de infrastructurele voorschriften (VWI). Tussen de verkeerswisselaar A12 en aansluitingscomplex 7 voldoet de afstand overigens wel. Omdat de verkeerswisselaar van de A12 x R0 opnieuw en compacter wordt aangelegd ontstaat ruimte tussen de verkeerswisselaar en het aansluitingscomplex. Daarom kunnen we hier veilig afzonderlijke in- en uitvoegstroken realiseren tussen de A12 en het aansluitingscomplex, die niet in elkaar overlopen. Afsluiting van dit aansluitingscomplex is dus niet noodzakelijk.

In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe de E19 aangesloten zal worden op de R0 en welke invloed dit zal hebben op het onderliggende verkeersnetwerk (bvb kruispunt De Vuist)	Wanneer zowel de E19 als de verbindingsbogen van de R0 binnenring en R0 buitenring moeten aansluiten op het kruispunt met de Woluwelaan/ R22 zal de nodige opstelruimte veel te kort zijn om vlot en veilig voor te sorteren. De opstelruimte die beschikbaar is zal maar net voldoende zijn voor maar 2 verbindingen (R0 binnenring en R0 buitenring). Met een 3de verbinding zullen er minimaal 2 rijstrookwissels noodzakelijk zijn waardoor de beschikbare ruimte zou moeten verdubbelen, echter is deze ruimte er niet. (Bij 2 verbindingen is er maar minimaal 1 rijstrookwissel noodzakelijk om veilig te kunnen voorsorteren.) Het is dus omwille van de tussenafstanden dat het niet mogelijk is om de E19 op de Woluwelaan/ R22 aan te laten sluiten. Dit zou voor gevaarlijke situaties zorgen en is daarom uit verkeersveiligheidsoverwegingen zeer onwenselijk. M.b.t. kruispunt De Vuist worden door andere partners optimalisaties voorgesteld voor dit kruispunt met als doel een betere doorstroming vanaf het industrieterrein naar het hoofdwegennet via de Luchthavenlaan (N211 en aansluitingscomplex 12 op de E19).
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of de afwikkleingscapacitiet van het voorgestelde aansluitingscomplex 7a (assymetrische hollands complex) kan gegarandeerd worden. Bijkomend wordt geinformeerd waarom de vormgeving van de oplossing loop 1 (met de paperclip) ter hoogte van ASC7a geschrapt werd.	In loop 1 werd aansluitingscomplex 7a (Parking C) vormgegeven en bestudeerd als een paperclip. Deze werd daar negatief beoordeeld volgens de volgende ruimtelijke criteria: omgevingskwaliteit (PD 2), langse ecoconnectiviteit (PD 4), kwaliteitsvolle inpassing (PD 2). Bovendien zorgt de paperclip voor een moeilijke leesbaarheid (verkeer van de buitenring moet eerst de aansluiting voorbij rijden en omkeren om parking C te bereiken), en kunnen de weefvakken op de paperclip bij hoge intensiteiten voor een terugslag zorgen op de R0. In functie van Loop 2 van het GPP werd de ringinfrastructuur verder geoptimaliseerd. Zo kon voor de verkeerswisselaar met de A12 een compactere vormgeving gevonden worden, waardoor de tussenafstanden met aansluitingscomplex 7a werden vergroot. Dit maakte het opnieuw mogelijk om voor dat aansluitingscomplex een asymmetrisch Hollands complex uit te werken. Dergelijke vormgeving is sowieso smaller in de lengte, waardoor de effecten op ruimte-inname, langs ecoconnectiviteit en nabijgelegen bebouwing een stuk positiever zijn dan bij de paperclip. Het asymmetrisch Hollands complex is ook een herkenbaar, leesbaar systeem. Daarom werd deze oplossing meegenomen in Loop 2 van het GPP. Omwille van het asymmetrisch karakter, dienen twee bewegingen elkaar gelijkvloers te kruisen, m.n. de oprit naar de buitenring en de afrit komende van de buitenring. Om deze kruising op een verkeersveilige manier te laten gebeuren, wordt een verkeerslicht voorzien. Het onderzoek (doorrekeningen en andere kwalitatieven en kwalitatieve analyses) zal uitwijzen of deze oplossing de verwachte verkeersstromen kan verwerken.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of er rekening gehouden wordt met piekbelastingen op bepaalde locaties en rond bepaalde tijdstippen.	De piekbelastingen worden in rekening gebracht in het verkeersmodel. Hierin wordt rekening gehouden met een brede reeks van persoonskenmerken (bv. leeftijd, geslacht, inkomen, opleiding, ...). Deze kenmerken hebben een invloed op de tijdstip- en modale keuze. Ter hoogte van grote tewerkstellingspolen met uniforme tewerkstellingsprofielen zal er dus zeker sprake zijn van pieken bij het toekomende en vertrekkende verkeer. Op deze manier wordt er in het verkeersmodel (en dus in de ontwerpen) rekening gehouden met piekbelastingen op bepaalde locaties en tijdstippen.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of het behoud van de aantakking van het ASC7a op de Romeinsesteenweg nog mogelijk is.	De aantakking van het ASC 7a op de Romeinsesteenweg wordt niet meer voorzien in de weerhouden alternatieven voor de R0-Noord. Om de Romeinsesteenweg zijn functie als kwalitatieve fiets- en openbaar vervoersas te laten vervullen, is het niet wenselijk deze weg te belasten met snelweggerelateerd verkeer en alsnog te laten verknopen met ASC 7a.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om voldoende overlegmomenten met de betrokken actoren (Brussels hoofdstedelijk gewest, gemeenten, UCL,...)	Er worden overlegmomenten georganiseerd met de betrokken actoren. Er zijn reeds overlegmomenten geweest met zowel de betrokken gemeenten als met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Deze overlegmomenten zullen ook in de toekomst blijven plaatsvinden. Ook met o.a. UCL werden en worden overlegmomenten georganiseerd. Hoe het overleg concreet wordt georganiseerd wordt omschreven in de procesnota.

In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waar er meer informatie te vinden is over de snelheid op de ringweg en de gevolgen voor de te korte afstanden.	In de scopingnota wordt meer informatie gegeven over het aanpassen van de snelheid op de (doorgaande) ringweg en de daarbijhorende gevolgen voor de te korte afstanden volgens de richtlijnen in het VWI (Veilige weginfrastructuur op autosnelwegen van agentschap wegen en verkeer).
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waar er meer informatie te vinden is over het project en waar eventueel vragen gesteld kunnen worden.	Een overzicht van alle beschikbare informatie kan gevonden woren op de website https://www.werkenaandering.be. Hier kunnen ook extra vragen gesteld worden via het formulier. Via de website en onze nieuwsbrief wordt u ook op de hoogte gehouden van de volgende infomomenten.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waarom er 3/4 verkeerswisselaars bekeken worden in het project. Ook de verkeerslichten die hier mogelijks bij horen, worden in vraag gesteld.	Het voorstel van de 3/4 verkeerswisselaar past in de visie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest om de snelwegen die Brussel inleiden (waaronder de E40) her in te richten als stedelijke boulevard met een lagere snelheid, zoals beschreven in het gewestelijke mobiliteitsplan GoodMove. Om de overgang van het autosnelwegkarakter (R0 en de E40 komende van Leuven) naar de stedelijke boulevard ook in het wegbeeld duidelijk te maken, is ervoor gekozen om de koppeling tussen de R0 en E40 stadinwaarts te bewerkstelligen met een Hollands complex, net zoals dat ook met andere grote stedelijke assen, zoals bvb. de N290 - Tentoonstellingslaan gebeurt. De bereikbaarheid van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest blijft op die manier gegarandeerd en tegelijkertijd wordt het voor de weggebruiker duidelijk dat hij op het desbetreffende knooppunt de ring- of autosnelweg verlaat en de stedelijke boulevard oprijdt. Net zoals bij vele Hollands complexen worden de kruispunten tussen de op- en afritten en de kruisende weg beveiligd met verkeerslichten. Dit is niet ongebruikelijk in het kader van de lagere snelheid en gebeurt ook op andere boulevards in de stad. Specifiek bij de E40 in Sint-Stevens-Woluwe wordt de rechtdoorgaande bewegingen tussen Leuven en Brussel onder het kruispunt door geleid om een vlotte afwikkeling te garanderen. Wel voorzien we altijd conflictvrije verbindingsbogen van de E40 (vanaf Leuven) naar zowel de R0 binnenring als buitenring, zoals kenmerkend voor een verkeerswisselaar. Alleen de verbinding van/naar Brussel vindt dan plaats via een verkeerslicht. Uiteraard bekijken we hierbij wat de effecten zijn van de verkeerslichten en of dit veilig geïmplementeerd kan worden, zonder dat de verkeersveiligheid in gevaar komt. Dit wordt onder meer onderzocht in het plan-MER (o.a. in de discipline mobiliteit) en de verkeersveiligheidseffectbeoordeling. In Loop 2 wordt dit verder geoptimaliseerd en onderzocht.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waarom er voor een SPI gekozen wordt bij de uitvoering van het Quickwin project A201.	De huidige knoop van de R0 met de A201, vormgegeven als een verkeerswisselaar type turbine, blijkt na stabiliteitsonderzoek in zeer slechte staat te zijn. Onderhoudsbeurten volstaan niet meer om de structurele knelpunten op te lossen. De turbine moet m.a.w. afgebroken worden en een nieuwe knoop moet gebouwd worden. Echter: de nieuwe knoop kan niet opnieuw een turbine worden. Een analyse van de bestaande turbine heeft aangetoond dat de configuratie en maatvoering van de knoop, maar vooral ook de inpassing ervan op de R0 Noord niet geheel volgens de richtlijnen voor een verkeersveilige vormgeving is gebouwd. Zo blijken de tussenafstanden tussen de turbine en de verkeerswisselaar van de A1/E19 enerzijds en de turbine en het aansluitingscomplex van de Henneaulaan anderzijds veel te kort te zijn. Daardoor moeten heel wat weefbewegingen gebeuren op te korte weefvakken. Rekening houdend met de hoge intensiteiten, geeft dat niet alleen aanleiding tot ongevallen - de zone tussen A1/E19 en A201 wordt gekenmerkt door een ongevallenconcentratie - maar het zorgt er tevens voor dat de doorstroming sterk wordt belemmerd. De te korte weefzone op de binnenring tussen A1/E19 en de huidige turbine aan de A201 zorgt er bvb. voor dat haal wat verkeer wordt opgehouden op de binnenring en op de A1/E19. De turbine lijkt vandaag de dag goed te werken, alleen is dat het gevolg van het feit dat het verkeer er niet vlot geraakt. De huidige turbine presteert m.a.w. onder zijn capaciteit. Een nieuwe oplossing voor de knoop van de A201 moet dus in de eerste plaats op een correcte, verkeersveilige manier worden ingepast in de R0 Noord. Dat veronderstelt dat de tussenafstanden tot de A1/E19 enerzijds en tot de Henneaulaan anderzijds moeten voldoen aan de richtlijnen ter zake. Vanuit die optiek is een nieuwe turbine op die plaats onmogelijk. Rekening houdend met de beodigde tussenafstanden, werden in het Quickwin project A201 5 varianten van een aansluitingscomplex onderzocht, telkens met een verschillende configuratie. Uit die analyse, waarbij ook doorrekeningen met een dynamisch microscopisch verkeersmodel zijn uitgevoerd, blijkt de Single Point Interchange (SPI) de beste oplossing te zijn. De SPI zal niet enkel nu, maar ook in de toekomst (2030) meer verkeer kunnen verwerken dan de huidige turbineknoop, en dit met lagere reistijden. Door de correcte, langere tussenafstanden tot A1/E9 en Henneaulaan, kan het verkeer vanaf de R0 en de A1/E19 makkelijker doorstromen richting A201 en geraakt het dus ook makkelijker en sneller op nabijgelegen bestemmingen zoals de luchthaven. Dit Quick Win project maakt deel uit van de referentisituatie 2030 van het GPP R0 Noord.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd wat de impact zal zijn op bedrijven, bedrijfsterreinen en woongebieden.	De bereikbaarheid van de woonzones alsook van de tewerkstellingszones in elk van de weerhouden alternatieven en varianten van Loop 2 wordt o.a. beschreven in de scopingnota en in de bijlage "*Van loop 1 naar loop 2 - alternatieven, varianten en ontwikkelingsscenario's* ". Bovendien wordt dit ook onderzocht in het kader van onder meer het plan-MER.
in de inspraakreacties en adviezen wordt, naast de vraag waarom de R22 losgekoppeld moet worden, de vrees van de impact van de werken op de omliggende woongebieden en waarom recent toch al werken gebeurd zijn aan de Woluwelaan / Leuvensestenweg en Woluwelaan/Bevrijdingslaan.	De recente heraanleg van de Woluwelaan/Leuvensesteenweg was nodig om een oplossing te bieden aan de huidige, lokale problematiek. Het loskoppelen van de R22 zal pas op langere termijn kunnen gebeuren wanneer de volledige R0-Noord wordt heringericht.Door de niet-conforme veiligheidsafstanden volgens de richtlijnen mbt verkeersveiligheid op autosnelwegen (VWI = Vademecum weginfrastructuur deel autosnelwegen van agentschap wegen en verkeer) op de wegvakken zelf en tussen de aansluitingscomplexen en de verkeerswisselaars met de E19 en met de E40 is de doorstroming en veiligheid van het verkeer op de R0-Noord niet optimaal. Indien de R22 eerder zal worden losgekoppeld, zal de huidige problematiek alleen maar versterkt worden. Pas op dat moment zal het hele tracé tussen luchthaven en aansluitingscomplex 20 beter functioneren, waardoor de ring een verbeterde doorstroming zal kennen. Het is dus niet de bedoeling om de R22 reeds in de huidige situatie los te koppelen, net omdat de ring zelf vandaag de dag slecht functioneert en daardoor heel wat sluipverkeer ontstaat. In Loop 2 zal worden onderzocht of het mogelijk is om de R22 aangesloten te houden in alternatief 2 en 3 met een profiel van 2x1 rijstroken.

In de inspraakreacties worden bepaalde voorkeuren voor het ene of het andere alternatief of de ene of andere variant uitgesproken.	Ook in loop 2 zullen de verschillende alternatieven en varianten zoals omschreven in Scopingnota 2 worden onderworpen aan de verschillende onderzoeken: -Een milieubeoordeling (plan-MER), waarbij het planvoornemen, de planingrepen en hun mogelijke milieueffecten worden onderzocht. -Ruimtelijke veiligheidsrapportage (RVR), waarin wordt nagegaan of de ruimtelijke herinrichting van de Ring Noord het risico van een zwaar ongeval bij bestaande Seveso-inrichtingen kan vergroten of de gevolgen ervan ernstiger kan maken. -Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA), waarin alle welvaartseffecten (kosten en baten) die worden veroorzaakt door de uitvoering van het plan in kaart worden gebracht -Future proof-verkenning, waarin wordt bekeken in welke mate de alternatieven en varianten voldoende robuust en flexibel zijn om bestand te zijn tegen mogelijke toekomstige ontwikkelingen. -Verkeersveiligheidseffectbeoordeling, waarin het effect van de herinrichting van de R0 Noord op het verkeersveiligheidsniveau van het wegennet wordt bekeken. -Ontwerpend onderzoek, waarin op basis van plannen, dwarsprofielen en 3D-modellen de alternatieven en varianten worden geconfronteerd met hun concrete ruimtelijke context om op die manier te kunnen detecteren bij welke alternatieven knelpunten of opportuniteiten ontstaan op het vlak van de beoogde plandoelstellingen, zoals doorstroming, multimodaliteit, omgevingskwaliteit, ruimtebeslag, barrièrewerking, ... Op basis van deze onderzoeken, zal worden beoordeeld in welke mate de alternatieven en varianten aan de vier plandoelstellingen en de twee overkoepelende doelstellingen voldoen. Deze beoordeling zal dan inzichten geven in welk alternatief in combinatie met welke varianten de voorkeur geniet, en in het GRUP zal worden vastgelegd.
In de inspraakreacties worden vragen gesteld bij de verhouding met en de impact van de herinrichting van het aansluitingscomplex aan de Hector Henneaulaan op de herinrichting van de volledige R0 Noord	De herinrichting van het aansluitingscomplex van de Hector Henneaulaan, die momenteel als *quick win* wordt uitgevoerd, is meegenomen in de referentietoestand binnen het GPP voor de herinrichting van de R0 Noord.
In de inspraakreacties wordt de bezorgheid omtrent de loskoppeling van afrit 5 naar de Woluwelaan geuit.	De bestaande afrit 5 vanaf de binnering naar de Woluwelaan wordt losgekoppeld. Dat geldt ook voor de oprit vanuit Diegem naar de binnenring en de afrit van de buitenring richting Diegem. Deze verspreide op- en afritten worden vervangen door verbindingsbogen vanaf de binnen- en buitenring naar de R22 - Woluwelaan, en dit ter hoogte van de verkeerswisselaar R0/E19 in Machelen. Deze nieuwe verbindingsbogen zijn reeds aangelegd en dus aanwezig, maar nog niet in gebruik genomen. Deze aanpassing is opgenomen in de referentiesituatie 2030 in het GPP R0 Noord en bijgevolg ook in alle alternatieven en varianten voor de herinrichting van de R0 Noord.
In de inspraakreacties wordt gesteld dat de het verdwijnen van de oprit ter hoogte van de plantentuin (A12) samen met het verdwijnen van ASC2 van de A12 gevolgen heeft op de afwikkeling van het verkeer op het onderliggende wegennet.	ASC Meise-Wolvertem/A12: Dit aansluitingscomplex behoort niet tot het plangebied. Het ASC wordt wel opgenomen in het studiegebied van het planMER waar de effecten van de verschillende alternatieven voor de herinrichting van de R0-Noord beschreven worden. Het supprimeren van de oprit plantentuin is onderdeel van een project van het Agentschap Wegen en Verkeer. Na optimalisatie van de lichtenregeling van het ASC 3 op de A12, zal (eerst in de vorm van een proefopstelling) de oprit plantentuin gesupprimeerd worden. Deze maatregel werd bijgevolg opgenomen in de referentietoestand 2030 ASC 2/A12 Enkel in variant G2a valt ASC 2 volledig weg. In deze variant wordt een alternatieve ontsluiting voorzien voor de bedrijvenzone Strombeek-Bever West naar ASC 7a. Alle overige varianten voorzien in het behoud van ASC 2 op de A12 in de vorm van een gelijkvloers T-kruispunt. Op basis van de resultaten van de doorrekeningen in loop 1 en de optimalisaties die gebeurden in loop 2, worden geen bijkomende problemen verwacht t.h.v. ASC 7 en 7a. De brug in de Meisestraat kan in geen enkel alternatief behouden blijven. Er wordt echter wel een lokale verbinding voorzien tussen Treft en Strombeek, ten zuiden van de A12 ter vervanging van deze brug in de Meisestraat.
In de inspraakreacties wordt gesteld dat de Limburg Stirumlaan niet geknipt mag worden om verkeersdruk op ASC9 beheersbaar te houden.	In de zone begrensd door het Laarbeekbos aan de westzijde en de A12 aan de oostzijde, worden 2 aansluitingscomplexen voorzien: 1 aansluitingscomplex ter hoogte van Parking C waarbij we uitgaan van de realisatie van een Verbindingsweg tussen Parking C en de Keizerin Charlottelaan, met tunnel onder de Romeinsesteenweg. Er loopt bovendien ook gewestoverschrijdende ontsluitingsstudie van de omgeving van het Heizelplateau waar verschillende ontsluitingsscenario's onderzocht worden. Van zodra hier een beslissing wordt genomen, wordt dit geïntegreerd in het GPP van de R0-Noord. De aantakking van het ASC 7a op de Romeinsesteenweg wordt niet meer voorzien in de weerhouden alternatieven voor de R0-Noord. Om de Romeinsesteenweg zijn functie als kwalitatieve fiets- en openbaar vervoersas te laten vervullen, is het niet wenselijk deze weg te belasten met snelweggerelateerd verkeer en alsnog te laten verknopen met ASC 7a. Het tweede aansluitingscomplex wordt voorzien ter hoogte van de Dikke Beuklaan (ASC 9). De relatie tussen Wemmel en Laken blijft in alle alternatieven en varianten behouden via de De Limburg Stirumlaan/Houba de Strooperlaan. Er wordt echter ook een onderzoeksscenario bekeken waarbij een set aan bijkomende maatregelen wordt onderzocht op het onderliggend wegennet om antword te bieden op bestaande knelpunten op het onderliggend wegennet die verbeterd, bestendigd of verzwaard worden door de herinrichting van de R0-Noord maar niet volledig opgelost of op nieuwe knelpunten die kunnen ontstaan ten gevolge avn de herinrichting van de R0-Noord zoals een gewijzigde ontsluitingsstructuur. Op het einde van loop 2 zal beoordeeld worden welke van deze maatregelen of bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn om te integreren in het plan.
In de inspraakreacties wordt gevraagd naar een rechtstreekse verbinding ter hoogte van de op- en afritten nr. 7 van de Ring richting Houba de Strooper en het Heizelplateau.	In de lopende gewestoverschrijdende ontsluitingsstudie van de omgeving van het Heizelplateau worden verschillende scenario's onderzocht, waaronder scenario's met een rechtstreekse connector tussen de Houba de Strooperlaan en het ASC 7a (Parking C). Van zodra de resultaten beschikbaar zijn en een gedragen beslissing genomen wordt betreffende het meest wenselijke ontsluitingsscenario, wordt dit geïntegreerd in het GPP van de R0-Noord als ontwikkelingsscenario.
in de inspraakreacties wordt gevraagd welke verbindingen er, naast het autovervoer, nog mogelijk zijn langsheen de R22: blijft de R22 een mogelijk tracé om te nemen zowel met de fiets als met het openbare vervoer?	De fietssnelweg F202 maakt deel uit van de Quick Wins en bevindt zich aan de oostelijke zijde van de R22, en kruist ondergronds de Leuvensesteenweg. Hierdoor zal het fietsverkeer in alle veiligheid en comfort kunnen verlopen. Zowel de fiets- als de OV-verbinding blijven mogelijk, los van de gekozen variant, als lokale connectie tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem.
In de inspraakreacties wordt gewezen op de nood om de robuustheid van de varianten met een asymmetrische knoop (3/4 verkeerswisselaar) te onderzoeken.	De varianten van de verkeerswisselaars vormen onderdeel van bijkomend ontwerpend onderzoek in loop 2, de vormgeving wordt onder andere beoordeeld op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid maar bijvoorbeeld ook op vlak van ruimte-inname. De beoordeling gebeurt steeds vanuit alle plandoelstellingen.

In inspraakreacties wordt aangegeven dat er onvoldoende onderzoek is gebeurd over de impact van de herinrichting van de ring op de bewoners van Wemmel. Zo is er onvoldoende onderzocht wat het effect zal zijn van de keuze om alle verkeer door de Steenweg op Brussel in Wemmel te sturen en afrit naar de Limburg Stirumlaan af te schaffen.	De impact op het verkeer op het onderliggend wegennet is op verschillende manieren bekeken binnen de studie: totaal aantal gereden kilometers, impact op leefbaarheid, impact op verkeersveiligheid, impact op modal split en impact op doorgaand verkeer. Deze factoren zijn op schaal van het plan-MER op grotere schaal bekeken daar een dergelijke studie vraagt om de globale effecten voor de regio in beeld te brengen. Hoewel de effecten globaal positief zijn voor verschillende van de alternatieven, blijven er nog enkele knelpunten aanwezig, Voor deze knelpunten worden milderende maatregelen opgelegd door het planMER. Ook vanuit verkeersveiligheid is het niet mogelijk om de 3 aansluitingscomplexen (9 Jette, 8 Wemmel en 7a Parking C) op deze korte afstand te behouden zelfs niet bij lagere snelheden van 100 km/u. Het is daarom noodzakelijk om één aansluitingscomplex te supprimeren om zo voldoende verkeersveilige ruimte te creëren tussen de verschillende aansluitingscomplexen, en deze aanslutingscomplexen ook te vervolledigen zodat het onderliggend wegennet in alle richtingen kan aansluiten op het hoofdwegennet.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waarom er aangesloten wordt op de Dikke Beuklaan, een tertiaire weg	Omwille van de te korte tussenafstanden tussen de aanslutingscomplexen 9, 8 en 7a en de verkeerswisselaar met de A12, zal het aansluitingscomplex 8 gesupprimeerd worden. Om bovendien een correte tussenafstand te bekomen tussen aansluitingscomplexen 7a en 9, diende aansluitingscomplex 9 in bepaalde alternatieven wat te worden verschoven in westelijke richting. In dat geval was het niet mogelijk om het aansluitingscomplex te behouden op de as van de N290 (Steenweg op Brusel - Tentoonstellingslaan) Bijkomend is het zo dat de korte opeenvolging van kruispunten op de as van de N290 (Dikke Beuklaan/Romeinsesteenweg, oprit binnenring, afrit buitenring) reeds in de bestaande toestand voor een moeilijke situatie zorgt op vlak van leesbaarheid, leefbaarheid veiligheid en vooral ook verkeersafwikkeling. Indien dit aansluitingscomplex vervolledigd wordt en gepositioneerd blijft op de as van de N290, zullen deze problemen bij toekomstige intensiteiten nog versterkt worden en wellicht tot een problematische, misschien zelfs onmogelijke verkeersafwikkeling leiden. Daarom werd er voor gekozen om het aansluitingscomplex te verschuiven en asymmetrisch aan te sluiten op de Dikke Beuklaan. De kruising van de op- en afritten met de Dikke Beuklaan gebeuren via een kruispunt met een conflictvrije lichtenregeling. Op de Dikke Beuklaan worden de nodige voorsorteerstroken aangebracht, rekening houdend met de beschikbare ruimte en de aanwezigheid van de trambaan. Het huidige profiel van de Dikke Beuklaan - 2x1 - kan er in combinatie met het drukke kruispunt N290 x Dikke Beuklaan x Romeinsesteenweg echter voor zorgen dat er toch doorstromings problemen ontstaan. Daarom wordt er in Loop 2 van het Geintegreerd Planproces (GPP) alsnog een variante oplossing waarbij het aansluitingscomplex niet alleen in het zuiden op de Dikke Beuklaan, maar ook met via een noordelijke aansluiting op de N290 aantakt. Op die manier wordt het verkeer beter verspreid over het netwerk en hoeft het verkeer naar en van de R0 niet steeds de Dikke Beuklaan te gebruiken. Beide oplossingen - een asymmetrisch Hollands complex en een aansluitingscomplex met een noordelijke tak - zullen met een macromodel onderzocht worden. Met dit verkeersmodel kan nagegaan worden hoe de verkeersstromen zich zullen verdelen, en of er bijvoorbeeld oneigenlijk gebruik ontstaat van de as Dikke Beuklaan - Laarbeeklaan door verkeer van/naar Brussel. Wanneer dat het geval is, zal het plan-MER dit als knelpunt aangeven en zullen milderende maatregelen worden voorgesteld.
In de inspraakreacties en adviezen wordt de visie met betrekking tot de versterking van het open ruimte netwerk aangaande Koningslo ondersteund en vraagt men op de hoogte gehouden te worden van een verdere differentiatie. Daarnaast geeft men aan dat de versterking van de open ruimtestructuur zoals opgemaakt in het strategisch project Reconversie Machelen Vilvoorde niet opgenomen is.	In het verdere planningsproces zal inderdaad overleg gepleegd worden met de betrokken instanties over de differentiatie of gedetailleerde herbestemmingen in functie van de versterking van het open ruimtenetwerk. Aangaande het groenblauwe netwerk binnen het projectgebied Vilvoorde-Machelen zal de scopingnota en de bijlagen waar nodig worden aangevuld. In het planvoornemen worden echter enkel die zones opgenomen waar we met het GRUP daadwerkelijk een herbestemming zullen opnemen. Deze herbestemmingen moeten altijd een link hebben met de plandoelstellingen zoals verwoord in de scopingnota.
In de inspraakreacties en adviezen wordt er gevraagd hoe de natuur en de leefoppervlaktes maximaal gevrijwaard en gemaximaliseerd worden.	De vrijwaring van natuur en landschap en de vrijwaring van de mens, door het direct ruimtebeslag te beperken en de verstoring van relaties tot een minimum te herleiden, krijgt veel aandacht. Zo wordt bij de studie voor de herinrichting van de R0 - deel noord het potentiële ruimtebeslag in kaart gebracht. Momenteel is dat 'work in progress' gezien er op planniveau nog verschillende alternatieven worden onderzocht die elk een verschillende ruimtelijke impact hebben. Via een 'open/groene ruimte indicator' wordt de impact van de projecten op open ruimte zowel kwantitatief als kwalitatief onderzocht. Ook een 'verhardingsbalans' wordt opgemaakt.
in de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waarom er zoveel aandacht besteed wordt aan de natuurgebieden die niet toegankelijk zijn voor omwonenden, zoals de berm- en tussengebieden.	Bermen zijn een belangrijke bouwsteen om de infrastructuur in zijn omgeving in te passen en de ecologie langs de R0 en van de regio te verbeteren. Bovendien gaat het om relatieve waarde in de omgeving en potenties in de urbane context. De ecologische waarde in de urbane context van de bermen en tussengebieden is evenwel wezenlijk. Objectieve botanische en faunistische waarde van de wegbermen bijvoorbeeld is hoger dan die van de verder gelegen kouters en bekken, zoals blijkt uit onder andere het onderzoek in het plan-MER, discipline biodiversiteit.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het geen zin heeft om bestaande biodiversiteit in te nemen.	Er zijn inderdaad in bepaalde gevallen innames van groene zones voorzien voor de herinrichting van bepaalde aansluitingscomplexen. Deze zullen echter gebeuren mits behoud en versterking van de ecologische langsconnectiviteit (verbinding voor bossoorten langsheen en over R0). In het plan-MER worden de negatieve effecten van deze innames onderzocht en waar nodig milderende maatregelen opgelegd.
In de inspraakreacties wordt gevraagd naar meer duidelijkheid over de doelstellingen van het RUP met betrekking tot het groenblauw netwerk, onder meer met betrekking tot de Woluwe.	De Woluwe zal in het kader van het project R0xA201 worden opengelegd door DWV; het openleggen van andere waterlopen wordt op een "case by case" basis bekeken. Er is al gekeken naar oplossingen voor een open waterloop ter hoogte van de Kleine Maalbeek te aan de Molenstraat en de Tangebeek te Grimbergen. Maximaal open waterlopen is een belangrijk aandachtspunt in het vervolgtract van project R0. Het compacte ontwerp van de aansluitingscomplexen en verkeerswisselaars laat toe om ruimtewinst te creeren voor onder meer water om kwalitatieve kruisingen met de infrastructuur te kunnen realiseren.
In de inspraakreacties wordt gevraagd naar meer duidelijkheid over het verbreden/versterken van de Tanghebeek onder de R0.	Ter versterking van het groenblauw netwerk wordt ter hoogte van de Tangebeek een ecologische natte en bossige passage voorzien onder de R0 door. Deze situeert zich net ten oosten van de Sint-Annalaan. Deze ecologische passage is mee opgenomen bij de 'te garanderen groenblauwe verbindingen' zoals toegelicht in de scopingnota. Op de conceptplannen voor de ruimtelijke uitwerking van de drie alternatieven van loop 2 (zoals opgenomen in de bijlage "*Ruimtelijke conceptschetsen loop 2* ") is deze groenblauwe verbinding gevisualiseerd. De onderdoorgang van de Tanghebeek thv de R0 is een belangrijke schakel in het versterken van het groenblauw netwerk op macroniveau. Om het blauw netwerk robuuster te maken is ook de oversteek van de Sint-Annalaan een schakel, deze wordt meegenomen in de visie maar valt buiten het plangebied van de herinrichting van de R0-Noord.

In de inspraakreacties en adviezen wordt gesuggereerd dat de ring mogelijks ook boven of onder de grond aangelegd zou kunnen worden (waardoor het onderscheid kan gemaakt worden tussen doorgaand verkeer en plaatselijk verkeer, deze infrastructuur later kan benut worden voor openbaar vervoer, etc.)	De inhoudelijke punten van dit voorstel worden reeds verkend in de reeds opgenomen alternatieven en varianten (parallel systeem met doorgaande en plaatselijke ringweg, aangepaste lengteprofielen, ruimte voor het ringfietspad...). Bovendien wordt in het kader van de future proof verkenning nagegaan in welke mate de infrastructuur flexibel kan ingezet worden in het licht van toekomstige tendenzen (zoals bijvoorbeeld de creatie van intermodale hubs).
In de inspraakreacties en adviezen wordt voorgesteld om het openbaar vervoer (bus, tram, trein) te optimaliseren, zeker aangezien het regionaal vervoersverhaal nog niet 'up and running' is, in het bijzonder de locaties van mogelijke combiparkings.	We gebruiken bij openbaar vervoer het openbaar vervoernetwerk afkomstig uit het ontwerp OV-plan 2022 opgesteld door de vervoerregio (inclusief het kernnet, het aanvullend net (inclusief het functioneel net) en het Vervoer op Maat), de drie lijnen van het Brabantnet (de ringtrambus, de sneltram langs de A12 en de luchthaventram) en het bestaande netwerk van de MIVB en de NMBS rekening houdende met de gekende toekomstige lijnen en projecten (bijvoorbeeld verlengingen van tramlijnen op de Heizel), zie ook scopingnota bijlage 13, hoofdstuk 4.2. Het netwerk van de NMBS wordt in dit onderzoek buiten beschouwing gelaten aangezien de herinrichting van de R0-Noord geen impact zal hebben op de doorstroming van het treinverkeer. Bovendien beperkt de scope van het project zich tot de herinrichting en dus de directe omgeving van de R0-Noord. Het is dus logisch dat in het kader van dit project enkel de interferenties met het bus- en tramnetwerk bekeken worden. Voor het openbaar vervoer is het voor ons moeilijk om voorstellen te doen voor aanpassingen in de netwerken en op basis daarvan vervolgens overstaplocaties te definiëren en op te nemen in onze studie. Het uitbreiden of optimaliseren va de lijnen of haltes voor het openbaar vervoer (zowel bus- of tramlijnen en treinverkeer) op het onderliggende wegennet maakt dus ook geen onderdeel uit van de scope van het project. In de studie gaan we - wat betreft openbaar vervoer en fietsverkeer - zoveel mogelijk uit van beslist beleid en wat onderdeel zal zijn van het netwerk in het referentiejaar 2030. Binnen het project Brabantnet werden drie prioritaire sneltramverbindingen geselecteerd van en naar Brussel: de luchthaven en de ringtrambus zorgen hierbij voor een verbeterde ontsluiting van onder andere de bedrijvenzone Da Vinci. Voor het fietsnetwerk maken we gebruik van de besliste fietssnelwegen uit het ministerieel besluit. Voor wat betreft het mobiliteitsbeleid in de ruimere omgeving verwijzen we graag naar het regionaal mobiliteitsplan dat momenteel binnen de vervoerregio Vlaamse Rand opgemaakt wordt. Binnen dit proces wordt bestudeerd hoe de Vlaamse ambitie om een modal shift van 50/50 te bekomen in de Vlaamse Rand, gerealiseerd kan worden.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat voor de inrichting van randparkings/hoppin-punten de verschillende locaties dienen te worden bekeken in relatie met Brussel.	De inrichting van randparkings/hoppinpunten maakt geen onderdeel uit van het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord, maar wordt wel opgenomen binnen het ruimere programma Werken aan de Ring, in het kader waarvan een aantal hoppinpunten worden voorzien. Hiervoor is en wordt gezocht naar de beste locaties. Hierbij wordt bovendien gekeken naar samenwerkingen met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken en de NMBS. Bovendien wordt de nodige afstemming met de Brusselse actoren gehouden.
in de inspraakreacties en adviezen wordt er gevraagd of er rekening wordt gehouden met geplande initiatieven, zoals voor de zone aan de Acacialaan.	Binnen het ontwerpend onderzoek worden lopende studies/projecten meegenomen voor zover ze voldoende beslist beleid zijn. Op de ruimtelijke uitwerkingen (bijlage 16) wordt de zone van RUP Acacialaan mee opgenomen als ontwikkelingszone.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gesteld dat informatie voor franstalige burgers moeilijk verliep.	In de procesnota wordt aangegeven op welke manier ook franstalige documenten verspreid / openbaar gemaakt worden. In het kader van de publieke raadpleging over de scopingnota 2 werden alle documenten vertaald en ter beschikking gesteld, enerzijds fysiek bij de faciliteitengemeenten en anderzijds digitaal via de website van het Departement Omgeving en de projectsite van Werken aan de Ring.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe uiteindelijke een beslissing zal genomen worden en op welke manier ze hieraan mee kunnen werken.	In de procesnota wordt geschetst hoe het proces verder gevoerd zal worden en welk overleg er nog gepland is. Na een ambtelijke voorbereiding is het uiteindelijk wel de Vlaamse Regering die een beslissing zal nemen.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of de verkeerslichten op het onderliggende netwerk geoptimaliseerd worden, ook in kader van het openbaar vervoer? In het bijzonder gind de vraag over het kruispunt aan de Dikke Beuklaan met de Tentoonstellingslaan en de Romeinsesteenweg	De vormgeving van alle kruispunten vormt onderwerp van lopend ontwerpend onderzoek waarbij kruispunten en wegsegmenten geoptimaliseerd worden om een vlotte en veilige doorstroming voor alle modi te garanderen. Alle voorgestelde wijzigingen aan de infrastructuur worden in nauw overleg met de bestuurlijke actoren afgestemd. De eigenlijke programmatie van de verkeerslichten op de kruispunten wordt opgenomen op projectniveau.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat blijvend moet worden geïnvesteerd in fiets en openbaar vervoer.	Heel wat fiets- en openbaarvervoersverbindingen in de omgeving van de R0 worden meegenomen in dit plan. Daarnaast wordt verwezen naar het programma 'Werken aan de Ring' waarin verschillende projecten gepland zijn. Voor elk project wordt het juiste instrument afgewogen. Voor het merendeel van de fiets- en openbaarvervoersverbindingen zal er geen bestemmingswijziging nodig zijn en kan dus een omgevingsvergunning worden aangevraagd. Voor een aantal van deze projecten (Quick wins) is men reeds gestart met de aanleg ervan. Ook binnen de vervoerregio Vlaamse Rand zal verder worden nagedacht over openbaarvervoers- en fietsverbindingen in een ruimere omgeving. Vanuit de wens om naar een meer duurzame mobiliteit te gaan in de ruime regio, zal in de toekomst nog meer worden ingezet op de alternatieven voor de wagen. Dit zal actief worden opgenomen in de Vervoerregio's (werken aan de regio).
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de opkomst en representativiteit in het kader van het participatietraject beperkt is.	Vanuit het planteam wordt volop verder ingezet op een brede communicatie omtrent het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord. Door de verschillende maatregelen genomen om de gezondheidscrisis in te dijken, was dit de voorbije maanden een hele uitdaging en werden vooral digitale infosessies georganiseerd. De komende maanden zullen we, uiteraard onder voorbehoud van eventuele nieuwe maatregelen, opnieuw meer fysieke infomomenten organiseren.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de presentaties tijdens de infosessies te complex en technisch waren.	Het planningsproces i.f.v. de ruimtelijke herinrichting van de R0-noord is inderdaad omvangrijk en complex. Zowel het plangebied is zeer ruim, als ook het onderzoek dat ermee gepaard gaat. Het documenteren van al dat onderzoek leidt dan ook tot omvangrijke en technische documenten. Tijdens de informatiesessies werd getracht om deze informatie zo behapbaar mogelijk te presenteren, zonder de nuances te verliezen. We nemen dit aandachtspunt zeker mee en staan graag in voor verdere verduidelijking indien gewenst.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat een referendum noodzakelijk is.	In het kader van de procedure voor het geïntegreerd planningsproces is geen referendum voorzien. Wel is het mogelijk om tijdens de publieke raadpleging en het openbaar onderzoek opmerkingen kenbaar te maken.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat een voorafgaandelijke vergadering met Infrabel nodig is over de werkzaamheden die in de omgeving van spoorweginfrastructuur zullen worden uitgevoerd.	Er zal inderdaad afstemming met Infrabel gebeuren.

In de inspraakreacties wordt aangegeven dat er belangrijke raakvlakken zijn tussen het GPP voor de herinrichting van de R0 Noord en lokale mobiliteitsplannen. Daarbij wordt ook gewezen op de impact van de herinrichting van de R0 Noord op het onderliggend wegennet.	Doorheen het GPP wordt voortdurend afstemming gehouden met de verschillende omliggende gemeenten, waarop informatie over de verschillende initiatieven in de omgeving en binnen het GPP wordt uitgewisseld. In het plan-MER wordt bovendien ook rekening gehouden met vastgestelde lokale mobiliteitsplannen edm, die in de referentietoestand worden opgenomen. Daarnaast wordt binnen het GPP ook onderzoek gevoerd naar de impact op het onderliggend wegennet (de lokale straten doorheen de gemeenten) en worden waar nodig maatregelen voorgesteld, zodanig dat bijvoorbeeld woonkernen en bedrijventerreinen goed ontsloten kunnen worden en tegelijk sluipverkeer kan worden tegengegaan.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat er een globaal plan moet zijn voor de volledige regio dat inzet op de doorstroming op de ring en een vlotte afwikkeling naar het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	Het plangebied strekt zich uit over het plangebied, zijnde tussen - en met inbegrip van - beide verkeerswisselaars van de R0 met de E40, en een zekere bandbreedte errond. De volledige zone rond Brussel zal niet worden meegenomen. Dit neemt echter niet weg dat er sowieso breed wordt overlegd. De procesnota beschrijft hoe er met actoren wordt samengewerkt en overlegd.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat geen rekening zou zijn gehouden met de mening van de gemeente Jette.	We trachten zoveel mogelijk overleg te houden met de verschillende omliggende gemeenten, zodanig dat rekening kan worden gehouden met opmerkingen en bekommernissen. Zo wordt verder onderzoek gevoerd naar een optimalisatie van de ontwerpen voor het aansluitingscomplex van Jette.
In de inspraakreacties wordt gevraagd verder te verduidelijken hoe het nodige overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt georganiseerd en op welke punten het akkoord van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest moet worden bekomen.	In de procesnota wordt aangegeven op welke manier overleg gepleegd wordt met de verschillende betrokken actoren, zo ook het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
In de inspraakreacties wordt gewezen op de nood aan overleg met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.	Er is inderdaad overleg noodzakelijk tussen beide Gewesten op politiek en ambtelijk niveau omwille van juridische en praktische redenen. Vanuit het planteam wordt het nodige gedaan om dit overleg te faciliteren waar mogelijk. In de procesnota wordt weergegeven welk overleg er voorzien is/wordt.
In inspraakreacties en adviezen wordt aangegeven dat er fouten stonden in de franstalige brochure, zodat mensen niet voldoende geïnformeerd zijn geweest en de effecten niet hebben kunnen inschatten.	Het is correct dat door een drukfout jammer genoeg dezelfde figuren meerdere keren terugkwamen in de franstalige brochure. Dit is zo snel mogelijk rechtgezet geweest, zodanig dat iedereen over de correcte informatie beschikt.
In inspraakreacties en adviezen wordt betwijfeld of de informatie die verstrekt werd wel volledig is en vragen naar voorstudies, simulatiemodellen van verkeerstromen,...	De publieke raadpleging heeft in het algemeen tot doel het draagvlak van het plan te vergroten. Dit wordt ook zo gesteld in de memorie van toelichting bij het decreet van 1 juli 2016 tot wijziging van de regelgeving voor ruimtelijke uitvoeringsplannen teneinde de planmilieueffectrapportage en andere effectbeoordelingen in het planningsproces voor ruimtelijke uitvoeringsplannen te integreren door wijziging van diverse decreten: "De startnota wordt in een raadpleging aan het betrokken publiek, de adviesinstanties, de adviesraden, gemeenten, provincies en (gewest)grensoverschrijdende instanties voorgelegd met de vraag hierop suggesties respectievelijk adviezen te formuleren. Het decreet voorziet minstens in een terinzagelegging met een inspraaktermijn van zestig dagen (inclusief in het geval van grensoverschrijdende milieueffecten) en één participatiemoment gedurende deze periode. Bij besluit van de Vlaamse Regering kunnen de nadere regels hiervan vastgelegd worden. De doelstelling is om de raadpleging zo dicht mogelijk bij het betrokken publiek te laten gebeuren. Deze publieke raadpleging wordt bij voorkeur opgevat als een actieve vorm van overleg met de bevolking, ze kan aangevuld worden met specifiek actorenoverleg, infomarkten, workshops, hoorzittingen, internetfora enzovoort. De coördinatie en sturing ervan gebeurt door het planteam. Het is de bedoeling dat de bevoegde overheid (gewest, provincie en gemeente) dit volledig zelf en maatgericht kan bepalen voor elk individueel RUP. De coördinatie en sturing van de raadpleging gebeurt door het planteam" (Parl. St. Vl. Parl. 2015-2016, nr. 687/1, p. 34). Dit wordt nogmaals in de Handleiding plan-MER-RUP bevestigd: "Het doel is om iedereen op de hoogte te brengen en om kennis en input te vergaren, om eventuele alternatieven te bepalen, en niet zozeer om bezwaren te formuleren." Los van de vereiste om in casu de scopingnota in publieke raadpleging te leggen, worden er geen bijkomende vereisten gesteld door de wetgeving. In casu werd alle beschikbare informatie in publieke raadpleging gelegd (al dan niet gevoegd als bijlage van de scopingnota). De in de bezwaar opgelijste informatie was dus ofwel wel degelijk ter inzage gelegd ofwel niet vereist. De bezwaarindiener lijst overigens geen concrete documenten op die zouden onbtreken. Het kan overigens niet de bedoeling zijn om een terinzagelegging te overladen met alle mogelijke technische informatie (voorstudies en dergelijke meer.). We blijven uiteraard beschikbaar om nadere toelichting te verschaffen.
In inspraakreacties en adviezen wordt gesteld dat de scopingnota een zeer omvangrijk document is met tal van bijlagen, wat het tot een moeilijk leesbaar geheel. Bovendien wordt gesteld dat de manier waarop burgers kunnen reageren op de scopingnota moeilijk is.	Het is correct dat de inhoud van de scopingnota 2 complex is en het studiewerk ook heel omvangrijk is. Tijdens de raadpleging werd heel erg ingezet op communicatie waarbij het meer technisch of gespecialiseerd studiewerk in mensentaal werd vertaald. Dit gebeurde onder meer in een brochure die op de website ter beschikking werd gesteld, maar ook verspreid is in de omgeving van de R0-noord. Ook bij de info-avonden die georganiseerd werden van 31 mei tot en met 7 juni 2021 werden alle vragen van de aanwezigen onmiddellijk beantwoord. Wat betreft het indienen van inspraakreacties, kan gesteld worden dat deze zowel per brief als digitaal konden worden overgemaakt. Digitaal moeten mensen inderdaad inloggen met hun identiteitskaart. Wanneer dit te moeilijk is, konden zij een brief sturen. Deze brief kon verstuurd worden naar het Departement Omgeving, maar ook afgegeven in de gemeenten.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat het noodzakelijk is om alle nabije SBZ (zoals o.m. Laarbeekbos) voldoende te onderzoeken, zodat mogelijk negatieve invloed van de werken en het plan duidelijk in beeld komt.	In het plan-MER wordt, ook in loop 2, een volwaardige passende beoordeling en verscherpte natuurtoets opgemaakt. In het kader hiervan wordt onderzocht of er sprake is van negatieve effecten op nabije SBZ, VEN en IVON-gebieden. Zo wordt de impact op grondwater en stikstofdepositie grondig onderzocht (o.a. via modelleringen). Waar nodig worden milderende of mitigerende maatregelen (en monitoring) opgelegd. De ontwikkelingen in het kader van het stikstofdebat zullen verder worden opgenomen in het onderzoek.

In de inspraakreacties wordt gevraagd hoe met de passende beoordeling wordt omgegaan en of dit bij de trechtering van alternatieven en varianten aan bod moest komen, inzonderheid gelet op de stikstofproblematiek.	In de passende beoordeling van loop 1 (zie bijlage 8 bij scopingnota 2) wordt beoordeeld dat het plan, mits uitvoering van de geformuleerde mitigerende maatregelen, geen betekenisvolle aantasting zal veroorzaken van de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszones, noch in het Brusselse Gewest noch in het Vlaamse Gewest, en de realisatie van de instandhoudingsdoelstellingen niet in de weg zal staan. Dit geldt voor alle alternatieven en varianten van loop 1, vandaar dat op basis hiervan niet getrechterd werd: in elk van de alternatieven/varianten was mitigatie mogelijk. Ook de effecten van stikstofdepositie werden onderzocht. De passende beoordeling loop 1 brengt de effecten van o.m. eutrofiëring in kaart en beoordeelt het betekenisvol karakter ervan. Op het moment van afronden van het milieueffectenonderzoek van loop 1 bestond er nog geen duidelijkheid over een aanpassing van het significantiekader voor stikstofdepositie (eutrofiëring). Er werd een significantiedrempel van 1% gehanteerd vanuit de expertise van ANB en de erkende MER-deskundigen, en er werd een bijkomende sensitiviteitstoets uitgevoerd waarbij de depositiebijdrage ook los van enige drempelwaarde onderzocht en beoordeeld werd. Het milieueffectenrapport loop 1 legt voor verschillende alternatieven en varianten op dat in loop 2 naar oplossingen, inclusief flankerende of milderende maatregelen, gezocht moet worden voor de mogelijke effecten van eutrofiëring, hetgeen ook gebeurt. De ontwikkelingen in het stikstofdebat zullen alleszins meegenomen worden in het milieueffectenonderzoek loop 2 en de daarin vervatte toetsen, zoals de passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets (of 'VEN'-toets).
In de inspraakreactie wordt er melding gemaakt van de vrees over het gebrek aan een pechstrook op de brug (het viaduct) van Vilvoorde	Het klopt dat we geen pechstroken meer kunnen voorzien op het viaduct. Maar om de verkeersveiligheid evenwel niet in gevaar te brengen, worden aan beide zijden van het viaduct pechhavens voorzien. Een pechhaven is een stuk infrastructuur langs de snelweg waar veilig uitgeweken kan worden, wanneer dit noodzakelijk is. De pechhavens en het gebrek aan de pechstrook worden natuurlijk met bebording aangeduid. Bovendien zal ook gewerkt worden met dynamische route-informatiepanelen, om zodoende verkeersonveilige situaties tijdig te signaleren - er kan dan gedacht worden aan dynamische snelheden en dynamische afsluiting van rijstroken.
In de inspraakreacties en adviezen komt de vraag naar boven waarom er geen pechstrook voorzien wordt op de parallelstructuur (indien van toepassing) van de ring.	Het aanpassen van het dwarsprofiel van alternatief 2 in loop 2 (geen pechstrook op de parallelstructuur, alsook scheiding tussen doorgaande (DRW) als de stedelijke (SRW) ringweg zonder tussenberm) is ingegeven vanuit de beoordeling in het licht van de plandoelstellingen van de alternatieven van loop 1. Uit de beoordeling van loop 1 is immers gebleken dat het G2 alternatief een groot ruimtebeslag heeft (plandoelstelling 4). Het basisprofiel van de SRW (parallelweg) in loop 2 bestaat uit 2 rijstroken met redresseerstroken aan weerszijden, zodat voldoende breedte blijft behouden voor een 'reddingstrook' voor interventievoertuigen. Dit is gebaseerd op het uitgangspunt dat de DRW gecategoriseerd zal worden als Europese Hoofdweg en de SRW (parallelstructuur) als een lagere categorie dan de DRW. In het document "Basisprincipes inrichting robuust wegennet: Europese & Vlaamse Hoofdwegen" is immers voorgeschreven dat een pechstrook niet voorzien moet worden indien een voldoende brede redresseerstrook wordt voorzien. Minimaal is er een verhardingsbreedte van 6 meter nodig, in het dwarsprofiel dat nu voorligt is dit 8,7 meter. Eveneens worden op alle verbindingen (of het nu gaat over DRW/SRW/verbindingswegen/rangeerbanen/...) waarbij er maar 1 rijstrook aanwezig is, steeds een volwaardige pechstrook voorzien. Waar geen pechstrook is voorzien wordt gewerkt met pechhavens naar projectontwerp.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of variant van de rijstrook minder verder onderzocht kan worden voor de zone Wemmel?	Het klopt dat de variant met een rijstrook minder geen uitsluitende score heeft gekregen in de zone Wemmel. In de andere zones daarentegen werden wel slechte en zelfs uitsluitende scores genoteerd. Vanuit die optiek zou geredeneerd kunnen worden dat een configuratie met een rijstrook minder in Wemmel gecombineerd kan worden met meer rijstroken in Vilvoorde en Zaventem. Alleen zou dat een slechte combinatie vormen: er zal vanuit Zaventem en Vilvoorde te veel verkeer aangevoerd worden naar Wemmel waardoor er aan de overgang van 3 naar 4 rijstroken (ter hoogte van A12) grote problemen kunnen ontstaan (files, meer sluipverkeer in die omgeving). De intensiteiten in Wemmel zullen ook hoger liggen, waardoor ook bv. de reistijden hoger kunnen worden en de zone Wemmel uiteindelijk slechter zou scoren. Om die reden werd deze variant als niet redelijk ingeschat en dus niet verder meegenomen. Bovendien moet herhaald worden dat de varianten met een rijstrook minder terug meer verkeer naar het onderliggend wegennet duwden. Een herinrichting van de ring - of het nu een light ring is of een parallel - zorgt er voor dat de ring beter functioneert, waardoor mensen minder snel geneigd zijn om voor langere verplaatsingen alternatieve sluiproutes over lokale wegen te gebruiken i.p.v. de ring. De (boven)regionale verplaatsingen gebeuren bij een heraangelegde ring opnieuw meer via de ring zelf en minder via het onderliggende wegennet. Bij toepassing van een Ambitieuze Modal Split (AMS) kan vastgesteld worden dat die tendens zich verder zet: er is een globale daling van de hoeveelheid autoverplaatsingen, maar die manifesteert zich vooral op het onderliggende wegennet. De ring zelf blijft ook in een AMS-scenario druk bereden met hoge verzadigingsgraden. Dat betekent dat de ring ook in die AMS-situatie een belangrijke rol blijft vervullen in de auto-ontsluiting van de regio. Wanneer bovenop het scenario met AMS een rijstrook minder wordt toegepast, ontstaan een omgekeerde beweging: door de verlaagde capaciteit wordt er terug meer verkeer naar het onderliggende wegennet geduwd. De belasting van het onderliggende wegennet wordt dan terug even groot als in een basisscenario met heringerichte ring zonder AMS. Of anders gesteld: de positieve effecten van de AMS worden grotendeels teniet gedaan door het terugdringen van de capaciteit op de R0. Dit terwijl de druk en verzadigingsgraag op de R0 (even) hoog blijft. Het is duidelijk dat de R0, i.c.m. de andere hoofdwegen enerzijds, en het onderliggende wegennet anderzijds, twee communicerende vaten zijn. Meer verkeer op de R0 betekent minder verkeer op het onderliggende wegennet en vice versa. Ook bij een AMS-scenario. Het is dus zaak om - uitgaande van een AMS - een goed evenwicht te vinden tussen de capaciteit op, en de belasting van de R0 en de belasting van het onderliggende wegennet. Dat evenwicht bleek uit de doorrekeningen iets beter te zitten in de basisalterantieven met AMS, dan in dezelfde alternatieven met een rijstrook minder.
In de inspraakreacties en adviezen wordt er gevraagd om de levensruimte, het groen, ... te maximaliseren, en de hoeveelheid beton te minimaliseren.	In het licht van de plandoelstellingen wordt naar een compact ontwerp gestreefd om op die manier extra vrije ruimte te creëren en minder versnipperende ruimtes. De bundeling van infrastructuren is ook een principe dat toegepast wordt bij het ontwerpen van de infrastructuren om versnippering tegen te gaan. Het ruimtebeslag van de infrastructuur neemt bij alle alternatieven af ten opzichte van de referentietoestand. Op deze manier kunnen we meer ruimte aan groen zones geven en de groenblauw netwerk wordt versterkt.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om bermen (weg-, spoor- ,...) voldoende breedte te geven	Er wordt gestreefd naar maximale groene bermen zodanig de langs ecoconnectiviteit verbeterd wordt langs de R0 (zie visie ecologische connectiviteit). Bermen zijn een belangrijke bouwsteen om de infrastructuur in zijn omgeving in te passen en de ecologie langs de R0 en van de regio te verbeteren. Om zo veel mogelijk kansen te bieden aan de versterking van het groenblauw netwerk, wordt gestreefd naar een zuinig ruimtegebruik. Dit kan ook omschreven worden als de compactheid van de infrastructuur: het beperken van de ruimte ingenomen door ringinfrastructuur en aanhorigheden en het maximaliseren van de oppervlakte die vrij blijft of vrij komt van verharding (de mate van ontharding). Hoe compacter de infrastructuur, hoe kleiner de barrièrewerking en hoe meer ruimte in de omgeving vrijkomt de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot het herstel en de versterking van de ecologische verbindingen De scopingnota vermeldt groene linten gekoppeld aan (spoor)wegbermen als biologisch waardevolle gebieden, dit geldt voor alle zones. Er wordt geopteerd voor het gebruik van de algemene BWK omdat op die manier alle drie de zones op een zelfde manier geanalyseerd kunnen worden. De aangevulde BWK kan meegenomen worden bij de MER-beoordeling discipline biodiversiteit.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om de ruimtelijke impact van de verschillende scenario's en alternatieven in kaart te brengen.	De verschillen op ruimtelijke vlak tussen de verschillende alternatieven en varianten worden zo veel mogelijk getoond. In bijlage 13 - Rapport Ontwerpend Onderzoek L1 staan de grafische figuren met het ruimtebeslag van de verschillende alternatieven. Voor Loop 2 zullen opnieuw de grafische plannen met de ruimtebeslag worden aangeleverd.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat een ommezwaai nodig is in het ruimtelijk ordeningsdenken.	Dit valt niet binnen de scope van dit plan. In het kader van de future proof-verkenning zoveel mogelijk in te spelen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen en onderzoeken we in welke mate het plan voldoende robuust en flexibel is om hiertegen bestand te zijn.
In de inspraakreacties wordt gevraagd de de ruimtelijke impact van de wegenis zo beperkt mogelijk te houden teneinde de beperkte ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken. Daarbij wordt gevraagd de impact op het Researchpark in Zellik te vermijden.	Voor de verschillende alternatieven en varianten wordt onder andere gekeken naar de ruimtelijke impact. Dit is één van de criteria in de beoordeling. Vanuit de inspraakreacties uit de publieke raadpleging, is verder onderzocht hoe de ruimte-impact op het researchpark in Zellik zo beperkt mogelijk kan worden gehouden. Naar aanleiding hiervan is een verdere optimalisatie van de vormgeving van het op- en afrittencomplex Zellik (half klaverblad) in combinatie met de 4/4de-verkeerswisselaars (a-knopen) opgenomen in loop 2, waarbij dit half klaverblad verder is gecompacteerd zonder de verkeersveiligheid in gedrang te brengen. Eveneens wordt in loop 2 een bijkomende variant onderzocht, waarbij het half klaverblad wordt vervangen door een asymmetrisch Hollands complex over de R0.

In de inspraakreactie wordt bezorgdheid geuit over de specifieke situatie van de doorkoppeling van de Boechoutlaan en de Antwerpselaan ter hoogte van het ASC A12. (=N276 en N277)	De N277 wordt geknipt tussen Drijpikkel en de Beverlindestraat. De N277 wordt doorgekoppeld naar de N276 ten noorden en ten zuiden van de verkeerswisselaar R0/A12. Ten zuiden van deze verkeerswisselaar blijft de N277 behouden tussen de Beverlindestraat en de Romeinsesteenweg. De aantakking van de N277 naar de Romeinsesteenweg zal enkel opengesteld worden voor openbaar vervoer en fietsers. Het ontraden van deze wegen voor het sluipverkeer is een rechtstreeks gevolg van de preventieve maatregelen loop 1. Hierdoor wordt het sluipverkeer geminimaliseerd. In alle alternatieven, behalve G2a, wordt een T-kruispunt voorzien gevormd door de N277 en de A12 ten noorden van de Romeinsesteenweg ter ontsluiting van de bedrijvenzone Strombeek-Bever West, Treft, Bever en Strombeek. In het alternatief G2a wordt de N277 gekoppeld aan het aansluitingscomplex 7a om de ontsluiting naar het hoger wegennet mogelijk te maken. De N276 zal haar traject langs de oostzijde van de A12 behouden. Meer info hierover is te vinden in bijlage 15 bij de scopingnota. Het circulatieplan van Strombeek-Bever werd opgenomen in de netwerken die als uitgangspunt dienen voor de effectenbeoordeling.
In de inspraakreacties en adviezen wordt de bezorgdheid geuit over de negatieve effecten van de mogelijke varianten en alternatieven, meer bepaald op het onderliggende wegennet. Het gaat onder meer over file, leefbaarheid, sluipverkeer, geluid, trillingen, natuur, ...	We werken vanuit de plandoelstellingen zoals onder meer 'doorstroming en verkeersveiligheid op R0 verbeteren' en anderzijds 'sluipverkeer op onderliggend wegennet weren en zo verkeersleefbaarheid verhogen'. De effecten van de verschillende alternatieven en varianten voor het onderliggend wegennet worden momenteel onderzocht in het Plan-MER. Dit gebeurt onder andere voor de discipline mobiliteit: totaal aantal gereden kilometers, impact op leefbaarheid, impact op verkeersveiligheid, impact op modal split en impact op doorgaand verkeer, maar ook voor de andere disciplines: effecten op natuur, milieu, klimaat,... Deze factoren zijn op schaal van het plan-MER op grotere schaal bekeken daar een dergelijke studie vraagt om de globale effecten voor de regio in beeld te brengen. Hoewel de effecten globaal positief zijn voor verschillende van de alternatieven, blijven er nog enkele knelpunten aanwezig, dewelke aangehaald worden in het slothoofdstuk van de discipline mobiliteit en voor verder onderzoek meegenomen worden. Wanneer blijkt dat de effecten (sterk) negatief zijn, zal het Plan-MER milderende maatregelen opleggen om deze effecten tegen te gaan. De scope van het project beperkt zich tot de directe omgeving van het project. Voor de ruimere omgeving verwijzen we graag naar het gemeentelijk mobiliteitsplan of het regionaal mobiliteitsplan dat momenteel binnen de vervoerregio Vlaamse Rand opgemaakt wordt. Binnen dit proces worden thema's als wegencategorisering en het vrachtroutenetwerk onderzocht.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gemeld dat er slechts beperkt rekening wordt gehouden met het verschuiven van de impact van de verkeersproblematiek van de ring naar het lager gelegen netwerk op gemeentelijk niveau.	De impact van de herinrichting van de R0 Noord op het verkeer op het onderliggend wegennet is op verschillende manieren bekeken binnen de studies van het geïntegereerd planproces: totaal aantal gereden kilometers, impact op leefbaarheid, impact op verkeersveiligheid, impact op modal split en impact op doorgaand verkeer. Deze factoren zijn op schaal van het plan-MER op grotere schaal bekeken daar een dergelijke studie vraagt om de globale effecten voor de regio in beeld te brengen. Hoewel de effecten globaal positief zijn voor verschillende van de alternatieven, blijven er nog enkele knelpunten aanwezig, dewelke aangehaald worden in het slothoofdstuk van de discipline mobiliteit en voor verder onderzoek meegenomen worden. Bovendien wordt er ook een onderzoeksscenario onderliggend wegennet opgenomen in het onderzoek. Deze maatregelen kunnen antwoord bieden op bestaande knelpunten van het onderliggend wegennet die verbeterd, bestendigd of verzwaard worden na de herinrichting van de R0 Noord maar niet opgelost. De maatregelen kunnen eveneens een antwoord bieden op eventuele nieuwe knelpunten die zich voordoen ten gevolge van de herinrichting van de R0 Noord, doordat bv de ontsluitingsstructuur naar het hoofdwegennet wijzigt. Hiervoor is er ook reeds bilateraal overleg geweest met de verschillende lokale besturen. Op het einde van Loop 2 zal beoordeeld worden welke van deze maatregelen en eventueel bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn, bijvoorbeeld onder de vorm van milderende maatregelen volgend uit de plan-MER.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe de verbinding tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem wordt voorzien.	Momenteel liggen drie opties op tafel voor de lokale verbinding tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem, waarvan een route via de Belgicastraat er één van is. Een keuze moet nog gemaakt worden. De kantoren langs de Belgicastraat zullen altijd bereikbaar zijn en blijven via de Henneaulaan. De kantoren langs de R22, tussen de kern van Sint-Stevens-Woluwe en de A3/E40 ontsluiten in principe via ASC 20 van de A3/E40. De kans bestaat evenwel dat de lokale verbinding Zaventem - Sint-Stevens-Woluwe ook gebruikt zal worden door (een deel van) dit verkeer. Dat zal blijken uit de doorrekeningen. in het plan-MER zal dit effect wellicht als negatief worden bestempeld en er zullen mogelijks milderende maatregelen aan gekoppeld worden. Of dat oneigenlijk gebruik van deze lokale verbinding door de actoren ook effectief als onwenselijk wordt bestempeld en of er al dan niet extra maatregelen nodig zijn, zal later blijken. Het verkeer vanaf/richting Lozenberg 3 dient naar het hoofdwegennet te ontsluiten via R22 en ASC 20 (Kraainem) op de E40. Ongeacht de optie die uiteindelijk gekozen wordt, zal het hele wegsement en de omgeving verder onderzocht worden op vlak van vormgeving en inrichting, zowel van de kruispunten als van de wegsegmenten zelf. De nadruk bij deze verbinding is dat het een lokaal karakter moet hebben. Die moet uiteraard veilig worden ingericht, maar niet met de bedoeling om er een vlotte doorgaande route van te maken. Het lokale verkeer moet gefaciliteerd worden tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem, niet het regionale doorgaand verkeer. Met het Regionaal verkeersmodel Vlaamse Rand zal (high level) in beeld worden gebracht welk verkeer gebruik zal maken van deze lokale verbinding (lokaal of ook bovenlokaal (sluip)verkeer?) en welke impact dit zal hebben op het kruispunt.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe er voorkomen kan worden dat er op termijn opnieuw terugvloeiing van verkeer zou plaatsvinden naar het onderliggende wegennet (sluipverkeer)	De effecten van de verschillende alternatieven en varianten op het hoofdwegnenet en het onderliggend wegennet worden op dit moment verder onderzocht in het plan-MER. Eén van de plandoelstellingen van de herinrichting van de R0 Noord is om het sluipverkeer weg te halen uit de woonkernen door deze terug te brengen naar de ring. Afhankelijk van het uiteindelijk gekozen voorkeursalternatief zullen de nodige en wenselijke maatregelen op het onderliggend wegennet om deze sluiproutes te supprimeren of te verlichten, in kaart worden gebracht. De sluiproute tussen Meise en Zellik is één van de gekende sluiproutes die verder onderzocht zullen worden. Uit het plan-MER Loop 1 kwamen een aantal maatregelen naar voor om negatieve effecten op het onderliggend wegennet te milderen. Deze maatregelen zijn verwerkt in de optimalisaties van de alternatieven Loop 2 en worden dus meegenomen in het plan. Daarnaast komen er uit het onderzoek bijkomende maatregelen die mogelijks de situatie op het onderliggend wegennet verbeteren. Deze worden gebundeld in een onderzoeksscenario en onderzocht in Loop 2. Alle noodzakelijke en relevante maatregelen worden in het uiteindelijke plan geïntegreerd. Om te vermijden dat er op termijn opnieuw een terugvloeiing van verkeer zou plaatsvinden van de ring naar het onderliggende wegennet, werden een set van aanvullende maatregelen voorgesteld voor het onderliggende wegennet. het betreft maatregelen om gekende regionale sluiproutes aan te pakken en zodoende het autoverkeer beter te sturen. Door deze ingrepen te nemen samen met of net na de herinrichting van de ring, kan vermeden worden dat de huidige sluiproutes 5 à 10 jaar na de herinrichting van de ring opnieuw gebruikt zullen worden. Daarom werd er naast de verschillende alternatieven en varianten voor de R0 Noord ook een onderzoeksscenario opgenomen in het planproces waarbij bijkomende maatregelen op het onderliggend wegennet onderzocht worden. Dit onderzoeksscenario omvat een set van mogelijke maatregelen of ingrepen op het onderliggend wegennet. Deze maatregelen kunnen antwoord bieden op bestaande knelpunten van het onderliggend wegennet die verbeterd, bestendigd of verzwaard worden na de herinrichting van de R0 Noord maar niet opgelost. De maatregelen kunnen eveneens een antwoord bieden op eventuele nieuwe knelpunten die zich voordoen ten gevolge van de herinrichting van de R0 Noord, doordat bv de ontsluitingsstructuur naar het hoofdwegennet wijzigt.
in de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of alle sluiproutes bestudeerd werden (ook bvb de dwarsverbindingen over het kanaal)	De routes met potentieel oneigenlijk gebruik die gedetecteerd worden in elk alternatief worden beschreven en geanalyseerd in bijlage 13 van de scopingnota, de beschrijving van de sluiproute in de scopingnota is enkel een voorbeeld. De sluiproutes over het kanaal, die een alternatief zijn voor het viaduct zijn opgenomen in deze beschrijving in bijlage 13.

In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of het klopt dat er op de Leuvensesteenweg (Nossegem, Kortenberg,...) geen sprake is van sluipverkeer.	Uit het ontwerpend onderzoek (zie bijlage 13 van de Scopingnota) blijkt dat er wel sluipverkeer rijdt op de N2/Leuvensesteenweg. We bedoelen hierbij niet al het verkeer in de bestaande woonzones, maar wel het verkeer dat bijvoorbeeld 's morgens vanuit Kortenberg naar Brussel rijdt over het gehele traject van de N2 en 's avonds in de omgekeerde richting. Dit verkeer hoort niet thuis op de N2 maar op de snelweg E40. Een ander voorbeeld is verkeer dat het drukke verkeer op de E40 mijdt door de E40 te verlaten en dan via de N2 naar het volgende aansluitingscomplex te rijden.
in de inspraakreacties en adviezen wordt geregeld de vraag gesteld of een snelheidsafbouw naar 70km/u (variant) realistisch is voor een ring.	Voor de doorgaande Ring is de basis ontwerpsnelheid 100km/u in alle alternatieven (zoals in bestaande situatie) en wordt de verlaging van de snelheid naar 70km/u onderzocht als een variant die in elk alternatief kan toegepast worden. De verlaagde snelheid is onder andere ingegeven vanuit een milieukundig aspect (luchtkwaliteit, geluid, ...), maar ook de impact op doorstroming en verkeersveiligheid wordt onderzocht. Het is van belang om de snelheidsverlaging te onderzoeken en vervolgens te evalueren volgens het vastgestelde beoordelingskader en de plandoelstellingen. De effecten zullen worden onderzocht in het planMER van het GPP R0-Noord. Onderzoek loop 2 zal hier verdere inzichten geven (oa VVEB, PLANMer, ...) De R0-Noord werd in 2020 op een toegelaten snelheid van 100km/u ingesteld (90km/u op het viaduct van Vilvoorde) (referentietoestand) en dit is ook de basis ontwerpsnelheid binnen de alternatieven. De keuze van 70 km/u op de doorgaande ringweg werd gekozen aangezien dit ook de verplichte minimumsnelheid is op autosnelwegen. Deze snelheidsverlaging is dan ook meteen de uiterste ondergrens die juridisch is vastgelegd in de Belgische Wegcode. Bovendien is het niet omdat de R0 in de doelstellingen is aangeduid als EU hoofdweg dat de snelheidsverlaging indruist tegen de doelstellingen.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gesuggereerd om de snelheid over het volledige projectgebied aan te passen naar 90km/u.	In alternatief 1 wordt een snelheidsregime van 100 km/u opgenomen op de volledige R0 in het basisalternatief (met uitzondering van het viaduct van Vilvoorde = 90 km/u), in het alternatief 2 wordt een snelheidsregime van 100 km/u op de doorgaande structuur (met uitzondering van het viaduct van Vilvoorde = 90 km/u) en een snelheidsregime van 70 km/u op de parallelle structuur opgenomen in het basisalternatief. Er wordt bovendien ook een variant onderzocht waarbij de volledige R0 in het alternatief 1 en de doorgaande structuur in alternatief 2 op 70 km/u wordt gebracht.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gesuggereerd om te werken met dynamisch verkeersmanagement: regeling van snelheden, slimme signalisatie, dynamische route-infopanelen.	Het opzetten van dynamische verkeersmanagement en van dynamische verkeersinformatie zal verder worden onderzocht bij de concrete uitwerking op projectniveau van de herinrichting van de R0-Noord. We denken daarbij niet alleen dynamische snelheidslimieten, maar denken ook aan alle andere vormen van dynamische verkeersmanagement. U kunt dan denken aan het afsluiten van rijstroken bij ongevallen en dergelijken. Ook inhaalverboden kunnen onderdeel uitmaken van deze dynamische verkeersmanagement. Dit wordt daarom allemaal verder opgenomen in de komende fasen van de studie en van de herinrichting van de R0.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd het verschil tussen de maximale snelheid en de ontwerpsnelheid beter te gebruiken.	Er is wel degelijk een verschil tussen toegelaten- en ontwerpsnelheid, daarom zal de bijlage 12 (VVEB) van scopingsnota 2 april 2021, op het correct gebruik van deze termen gecontroleerd en indien nodig geupdate worden. De effecten van een safe system approach op de verschillende alternatieven, varianten en ontwikkelingsscenario's zal worden beoordeeld.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe de infrastructuur zal aangepast worden om een zelfverklarend wegbeeld te bekomen wanneer de snelheid verlaagd word naar 70km/u.	In de Belgische wegconde ligt de minimumsnelhied op autosnelwegen op 70 km/u, daarom werd de variant van de snelheidsverlaging op deze snelheid ingesteld. Deze variant waarbij we de toegelaten snelhied op de doorgaande structuur verlagen tot 70 km/u heeft als doel om de effecten van deze snelheidsbeperking beter in kaart te krijgen. Het klopt dat het aspect van zelfverklarende wegbeeld een belangrijk deel uitmaakt van de verkeersveiligheid. Daarom zal dit aspect ook worden opgenomen in de verdere verwerking van het VVEB.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of het in de toekomst met de zelfrijdende auto's mogelijk zal zijn om de snelheid op de ring te verhogen.	Een snelheidsverhoging, al dan niet in combinatie met de opkomst van autonome voertuigen, wordt niet onderzocht als exploitatievariant. De mogelijke impact van het doorbreken van autonome voertuigen wordt wel onderzocht in de Future Proof verkenning Loop 2.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de snelheid op de E40 richting Brussel maximaal 100 km/u moet worden.	Brussel stelt In haar gewestelijk mobiliteitsplan GOODMOVE dat de toekomende snelwegen in het Hoofdstedelijk Gewest omgevormd zullen worden tot stadswegen. Hierbij zal voor een veilige overgang de snelheid moeten worden verlaagd op de toekomende snelwegen.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat een snelheidsverlaging diepgaander moet worden onderzocht op basis van een microsimulatie.	Het onderzoeken van snelheidsverlaging aan de hand van een microsimulatie hoort niet op planniveau, maar zal worden meegenomen op projectniveau, waarbij o.a. de mogelijkheden van een dynamische snelheidsregeling zullen worden onderzocht.
In de inspraakreacties wordt gesteld dat de verantwoording en keuze voor de ontwerpsnelheid niet thuishoort in de VVEB.	Het klopt dat een VVEB enkel de effecten hoort te beoordelen, de verantwoording voor een verlaagde snelheid (120 km/u naar 100 km/u) was hier dan ook niet op zijn plaats. Deze verantwoording voor een verlaagde snelheid wordt reeds gegeven in paragraaf 2.3.1.2.3 van Scopingnota 2 april 2021, maar zal aangevuld worden om een sluitend antwoord te bieden. Aangezien de R0-Noord op het TEN-T netwerk ligt zal het VVEB wel de effecten mee beoordelen die eigen zijn aan een TEN-T netwerk. De snelheidsterugval zal voor beide situaties met zowel een droog als nat wegdek beoordeeld worden.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de werken beter nog niet zouden starten, maar dat eerst een algemene maatschappelijke visieontwikkeling voor bijv. 2040 nodig is.	In het kader van de onderzoeken zoals het milieueffectenonderzoek, worden de effecten van het plan onderzocht ten opzichte van een referentiesituatie, waarin een heel aantal ontwikkelingen waarover op vandaag zekerheid bestaat worden meegenomen. Bovendien trachten we met de future proof-verkenning zoveel mogelijk in te spelen op mogelijke toekomstige ontwikkelingen en onderzoeken we in welke mate het plan voldoende robuust en flexibel is om hiertegen bestand te zijn.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om de verknoping van RingTramBus met het tracé van de MIVB met de nodige aandachtig verder te bekijken. In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of de Halte Kerklaan kan worden verplaatst.	De mogelijke verknoping van de Ringtram met de tram Neder-Over-Heembeek, evenals een verschuiving van de halte Kerklaan valt buiten scope van het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord.
In de inspraakreacties wordt gevraagd naar de aanleg van een efficiënte openbaarvervoerlijn langs de Woluwelaan die de luchthaven en haar periferiezones zou bedienen als verlengstuk van de tramlijn van de MIVB.	Daar waar er interferenties zijn tussen openbaar vervoerverbindingen en het plangebied voor de herinrichting van de R0 én de noodzaak voor bestemmingswijziging bestaat, zullen in het GRUP ook bestemmingswijzigingen opgenomen worden voor openbaar vervoerverbindingen. Het is echter niet zo dat alle openbaar vervoerverbindingen in de ruime omgeving van de R0 worden meegenomen in dit plan. In de Scopingnota wordt het proces i.f.v. de ruimtelijke herinrichting van de R0 (E40-E40) gekaderd in het geheel van het Programma 'Werken aan de Ring' dat veel meer omvat dan enkel de herinrichting van de R0. Hierbij wordt tevens aangegeven dat er inderdaad meerdere partners/actoren zijn die engagementen binnen de ruimere omgeving opnemen. De herinrichting van de R0 staat dus niet op zichzelf, maar is maar 1 schakel in het geheel van acties / potenties / ... De verschillende actoren worden dan ook doorheen heel het proces betrokken.

In de inspraakreacties wordt gevraagd of er een uitbreiding van de ringtrambus richting Groot Bijgaarden wordt overwogen.	Het concrete tracé van de Ringtrambus valt buiten de scope van het geïntegreerd planningsproces voor de herinrichting van de R0 Noord, maar wordt bekeken binnen het Brabantnet.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of het een duurzaam project is. Zo wordt er onder andere gevraagd of er aan gedacht wordt om zonnepanelen te plaatsen.	Dergelijke aspecten komen op hoofdlijnen aanbod in de Future proof verkenning, als bijlage bij de scopingnota. Het al dan niet (verplicht) plaatsen van zonnepanelen wordt niet vastgelegd op planniveau (tenzij dit een milderende maatregel zou zijn).
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de tijdelijke effecten tijdens de voorbereidings- en aanlegfase uitgebreid dienen te worden onderzocht en dat deze met de betrokken actoren moet worden doorgesproken. Bovendien moeten maatregelen te worden genomen om de hinder te beperken.	De effecten gedurende de uitvoeringsfase worden nader onderzocht in loop 2. Op projectniveau wordt dit nog nader onderzocht en besproken met de betrokken actoren. Bovendien wordt erop ingezet een pakket aan minder hinder-maatregelen te voorzien, dit is momenteel al in onderzoek en zal verder worden uitgewerkt op projectniveau.
In de inspraakreacties wordt gevraagd of er budget beschikbaar is voor het uitvoeren van de quick wins.	Dit budget is inderdaad beschikbaar.
In de inspraakreacties en adviezen worden vragen gesteld over de <u>breedte van het profiel</u> in zone Wemmel en het aantal rijstroken. Wordt het aantal rijstroken verdubbeld, sterk uitgebreid of verminderd?	In alternatief 1 is het basisprofiel 2x4 rijstroken op de ringweg (R0-Noord). In alternatief 2 is het basisprofiel 2x3 rijstroken op de doorgaande ringweg en 2x2 op de parallelwegen (stedelijke ringweg). In functie van invoegingen en uitvoegingen vanuit de op- en afritten en knooppunten zal dit profiel plaatselijk kunnen wijzigen om het verkeer op een veilige manier te laten afwikkelen (zoals bij de in- en uitvoeg- en weefstroken). Indien de tussenafstand tussen de in- en uitvoeging op de ring een beperkte afstand heeft en de capaciteit hoog is, is een weefstrook nodig. In het MER zal bovendien een ontwikkelingsscenario 'Ambitieuze Modal Split' bekeknen worden, om de effecten van het project te onderzoeken in een scenario waarin er een sterke modal shift werd gerealiseerd, zodanig dat de infrastructuur niet overgedimensioneerd wordt. We zoeken in elke oplossingsrichting naar manieren om compact te ontwerpen en we trachten ook de beschikbare verharde ruimte zo efficiënt mogelijk te benutten. Hierbij zoeken we naar een nieuw mobiliteitsevenwicht creëren: de Ring moet net voldoende capaciteit hebben om het sluipverkeer in de Vlaamse Rand en in Brussel te doen verdwijnen en deels te verplaatsen naar de ring.
In de inspraakreacties en adviezen wordt de bezorgdheid geuit over de negatieve invloed op de capaciteit van de aansluitende wegen op de ring: worden de files niet gewoon verplaatst van de ring naar andere locaties?	In dit project pakken wij de fileproblematiek R0-Noord zelf aan en we nemen hier aansluitingen van de toekomende snelwegen in op. Het herinrichten van de aantakkende snelwegen op de R0 valt buiten de scope van het onderzoek. In de studie wordt echter ook onderzoek gedaan naar de invloed op het onderliggende wegennet, of het aansluitende wegennet. De capaciteitsvergroting is inderdaad ook nodig om het bestaande sluipverkeer in de woongebieden rondom de R0 weg te halen en te voorkomen - dit komt natuurlijk de leefbaarheid van de bewoners en de verkeersveiligheid in deze gebieden ten goede. Verder zullen we dit bestendigen door bijkomende maatregelen op het onderliggend wegennet om terugkeer van sluipverkeer op het onderliggend wegennet te voorkomen. In het planMER worden de effecten op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet onderzocht, als dit aanzienlijk negatief is zullen mildere maatregelen worden voorgesteld.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gesuggereerd dat een tweede ring rond Brussel mogelijks een oplossing biedt.	Het idee om te werken met verschillende ringen rond een stad is veelgebruikt. Brussel maakt hier ook gebruik van (namelijk R20, R21, R22 en R0) - al is in Brussel enkel de R0 als snelweg uitgevoerd. Wel moet aangegeven worden dat steden in het buitenland vaker minder te maken hebben met de dichtheid van Brussel. De aanleg van extra ringen is in het buitenland daardoor eenvoudiger en meer voor de handliggend. In Brussel is de aanleg van een extra ring buiten de R0 en om de Vlaamse Rand heen geen optie - hier liggen al andere steden namelijk Mechelen, Aalst, Waver, Nijvel en Leuven. De aanleg van een geheel nieuwe ringweg ligt dan ook niet binnen de scope van het onderzoek en voldoet niet aan de plandoelstellingen. Dit vormt ook geen duurzame oplossing, omdat we streven naar een optimalisatie van de bestaande infrastructuur, i.c.m. een modal shift waarbij we sterk inzetten op het verbeteren van openbaar vervoer- en fietsinfrastructuren.
In de inspraakreacties wordt gevraagd om het parallelle alternatief te schrappen.	De alternatieven en varianten werden in loop 1 op een gelijkwaardige manier beoordeeld op hun effecten. Het gegeven dat er alternatieven al dan niet verlaten werden, is gegrond op objectieve criteria. Hierbij werd per alternatief/variant bekeken of er zich zware knelpunten voordeden die een realisatie van de plandoelstellingen in de weg staan en niet geremedieerd konden worden. Vanuit deze beoordeling werden geen dergelijke zware knelpunten vastgesteld om het parallelle alternatief te schrappen, waardoor dit in het geïntegreerd planningsproces verder moet worden onderzocht en beoordeeld in het licht van de plandoelstellingen.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of ook de nodige verbindingen en ingrepen voor onder andere het kwalitatief herstel en versterking van de groenblauwe en ecologische verbindingen die langs, over, onder of iets verder van de Ring liggen, ook zullen worden opgenomen in de bestemmingswijzigingen. Hier wordt als voorbeeld naar de knoop R0xA12 verwezen: er wordt gevraagd of de Maalbeekverbinding dwars onder de A12 niet enkel een "blauwe" verbinding kan zijn maar ook een groene (met passage voor dieren), aangevuld met een recreatieve verbinding voor wandelaars en fietsers.	De te garanderen verbindingen zijn vastgelegd voor het fietsnetwerk (fietssnelwegen, BFF en ringfietspad), OV-netwerk en groenblauwnetwerk. DIt is weergegeven op de schema's in de scopingnota. Voor Werken aan de Ring werd een recente en volledige inventarisatie gedaan van deze natuurwaarden. Die zijn inderdaad nog eens bevestigd door INBO (advies knoop A12) en ook Natuurpunt (monitoring/evaluatie bermbeheer). Deze gegevens zijn in het plan-MER gebruikt en worden ook voor de volgende stappen in het proces bij de beoordeling gebruikt. Deze verbindingen worden gegarandeerd in elk onderzocht redelijk alternatief/ variant, de mate van haalbaarheid of verwachte kwaliteit/doelmatigheid kan een onderscheidend element zijn. De ruimtelijke conceptschetsen (bijlage 16) geven een eerste ruimtelijke vertaling van deze te garanderen verbindingen in relatie tot de alternatieven/ varianten. Ivm opm A12: deze potentiële recreatieve verbinding tussen Bever en Potaarde is reeds op de conceptschetsen aangegeven (bijlage 16) . In de fase voorontwerp GRUP worden de te garanderen verbindingen verordenend vastgelegd via het grafisch plan en/of de stedenbouwkundige voorschriften. In het geval van de versterking van het groenblauw netwerk kan dit gepaard gaan met effectieve bestemmingswijzigingen. In de scopingnota geven het vlekkenplan en de ruimtelijke conceptschetsen (bijlage 16) een beeld van deze groenblauwe verbindingen.
In de inspraakreacties wordt gevraagd de conceptuele tekeningen in bijlage 16 bij de scopingnota 2 na te kijken en wordt gevraagd naar duiding bij de herinrichting van de knoop van de R0 met de A201 (Leopold III-laan).	Wij zullen de kaarten/ ruimtelijke uitwerkingen in bijlage 16 controleren op volledigheid, maar mogelijk komt die onduidelijkheid in de G1b vanuit het feit dat hier geen gewone, volwaardige verkeerswisselaar is voorzien. In G1b worden geen verbindingsbogen voorzien tussen de Keizer Karellaan en de ring. Vanuit de filosofie om de overgang tussen de echte hoofdwegen (de R0 en de A10/E40 naar Gent/Oostende) en de stedelijke hoofdontsluitingsassen (het verlengde van de A10/E40, de Keizer Karellaan, naar Brussel) ruimtelijk en visueel duidelijk te maken in het wegbeeld, wordt de Keizer Karellaan in dit alternatief met een Hollands Complex aangesloten op de ring. Voor de Leopold III Laan (A201) voorzien we in alle alternatieven geen verkeerswisselaar, maar een Single Point Interchange (afgekort SPI) aansluiting. Een andere type aansluiting is noodzakelijk omdat de bestaande verkeerswisselaar te dicht op de verkeerswisselaar R0/E19 en het aansluitingscomplex van de Henneaulaan ligt. De tussenafstanden voldoen niet aan de geldende richtlijnen voor een verkeersveilige inrichting van de ring, waardoor het bouwen van een nieuwe verkeerswisselaar op deze plaats vanuit verkeersveiligheidsoogpunt gewoon niet kan. Er werden meerdere mogelijke varianten onderzocht en de SPI-oplossing kwam als beste uit het onderzoek. De SPI, een beproefde oplossing op highways in de Verenigde Staten, geeft t.h.v. de Leopold III-laan een goede doorstroming, ook in 2030 met toegenomen intensiteiten.

In de inspraakreacties wordt gevraagd in de plandoelstellingen concretere doelstellingen op te nemen inzake de daling van de voertuigkilometers, klimaat, luchtkwaliteit en stikstof en natuur.	Op 18 mei 2018 keurde de Vlaamse Regering de startnota 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel Noord' goed (VR 2018 1805 DOC.0488/1BIS), waarin de plandoelstellingen werden vastgeklikt. In deze plandoelstellingen wordt onder meer als doelstelling opgenomen: "*het verhogen van de leefbaarheid rond de R0 door rekening te houden met aspecten van leefkwaliteit in de omgeving zoals geluid, lucht, gezondheid, klimaat, biodiversiteit, water, etc.*" en "*de barrièrewerking van de Ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer wordt verminderd om op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen*". Al deze aspecten worden in de verschillende onderzoeken en in de afweging van de alternatieven en varianten meegenomen. De effecten op lucht, klimaat, stikstof en natuur komen terug in het milieueffectenonderzoek, waar in het geval van negatieve effecten milderende maatregelen worden opgelegd. Het realiseren van een ambitieuze modal shift wordt meegenomen als een doorkijkscenario met de bedoeling om de vormgeving en dimensionering van de R0-Noord af te stemmen op een toekomstige situatie 2030 waarbij een ambitieuze modal split is gerealiseerd en het aandeel autoverplaatsingen dus is afgenomen. Vandaar dat in het onderzoek een doorkijkscenario wordt meegenomen waarbij werd (en ook in loop 2 wordt) nagegaan of de R0-Noord in de verschillende onderzochte basisalternatieven en de varianten met een rijstrook minder niet overgedimensioneerd wordt. Bovendien heeft het plan o.m. tot doel om de ambitieuze modal shift mee te faciliteren, door het verhogen van de multimodale bereikbaarheid van de regio. Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 immers bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld. Oversteken en onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt, en bijkomende verbindingen en/of doorstromingsmaatregelen voor zachte weggebruikers en openbaar vervoer worden voorzien. Het realiseren van concrete doelstellingen m.b.t. de verschillende aangehaalde aspecten dient echter op grotere schaal dan de herinrichting van de R0 Noord te worden bekeken: hiervoor is een pakket aan maatregelen noodzakelijk op Vlaams niveau (of zelfs ruimer), wat buiten scope van dit Geïntegreerd Planningsproces valt.
In de inspraakreacties wordt gewezen op de afwezigheid van een zuidelijk deel van de R0.	Door de Vlaamse Regering werd in 2019 beslist om ook voor het deel west-zuid van de R0 een studie op te starten. Deze regio kampt inderdaad met gelijkaardige mobiliteits- en leefbaarheidsproblematieken als het noordelijke deel. Deze studieopdracht werd aan De Werkvennootschap toegewezen. Zij zal in de eerste plaats een visie opmaken in lijn met de visie van de R0 – deel noord en R0 – deel oost, gericht op mobiliteits- en leefbaarheidsoplossingen, inclusief het detecteren en aanpakken van quick wins.
In een advies wordt aangegeven dat het niet duidelijk is in welke mate de ruimtelijke aspecten getoetst of gekaderd worden aan eerdere ruimtelijke visies zoals de voor de afbakening van de gewenste natuurlijke en agrarische structuur (AGNAS) voor Zenne-Dijle-Pajottenland opgestelde visie, of de visie voor het Vlaams Stedelijk Gebied rond Brussel (VSGB). Ook de visies die in het kader van TOP Noordrand zijn ontwikkeld en resulteren in een aantal werven, interfereren in belangrijke mate met het voorgenomen GRUP. Het is echter niet duidelijk in hoeverre dit GRUP deze visies volgt of er van afwijkt.	In bijlage 3 werden de relevante plannen opgenomen. De visie m.b.t. AGNAS zal nog aangevuld worden. In het voorontwerp GRUP zal aangegeven worden of er al dan niet afwijkingen zijn t.o.v.bestaande visies en zal dit indien nodig gemotiveerd worden.
In een advies wordt gevraagd om in het kader van de open ruimte bestemingen nog verfijningen op te nemen die meer aansluiten bij een landschappelijke logica. Bijvoorbeeld in het open ruimte gebied van Relegem, de open ruimte van Overbos in Wemmel, rond de Luchthavenlaan/Floordambos of in de vallei van de Kleinen Beek tussen Zaventem en Nossegem.	Deze voorstellen m.b.t. open ruimte bestemmingen zullen in loop 2 verder onderzocht worden. In het verdere planningsproces zal overleg gepleegd worden met de betrokken instanties over de differentiatie of gedetailleerde herbestemmingen in functie van de versterking van het open ruimte netwerk. Het plangebied zal in de volgende fases van de GRUP-procedure inderdaad verder verfijnd worden. Het is echter niet de bedoeling om planementen toe te voegen die nog ruim buiten het voorlopig afgebakende plangebied liggen. De zone Overbos in Wemmel werd meegenomen binnen het verder onderzoek. De andere vermelde zones liggen verder van de R0-Noord en maken geen deel uit van het plangebied.
In een inspraakreactie wordt gevraagd om een aantal studies mee op te nemen in bijlage 3 'beleidsplannen en juridische context': - Stratec, effectenstudie met betrekking tot het aanvragen van stedenbouwkundige en milieuattesten voor het parkeerproject "TELEXPO" te Bruexpo, 2019 dat de meest recente dynamische doorstromingsmodellen bevat met betrekking tot de Heizelvlakte (en dus het uitmonden van de R0 en de A12 op de grens tussen het Vl. Gewest en het BHG). - Aster CONSULTING, effectenstudie met betrekking tot een aanvraag voor een stedenbouwkundig attest en een milieuattest klasse IA-NEOI EUROPEA-project. 2017. - Milieueffectenstudie Gewestelijk Bestemmingsplan (GBP). Heizel 2017 en zijn actualisering 2021 die thans wordt uitgevoerd in het kader van de wijziging van het GBP wat de Heizelvlakte betreft. Het nieuwe Milieueffectenrapport GBP, Heizel 2021 dient te worden opgenomen in het planningsproces van zodra beschikbaar. - stedenbouwkundig en milieuattest van het project tot omvorming van de A12 tot stedelijke boulevard Daarnaast wordt gevraagd om in bijlage 3 de ontwerpversie GPDO 2016 te vervangen door de definitieve versie GPDO dd. 12 juli 2018 waarin het Eurostadium niet langer is vermeld,	Bijlage 3 bevat een overzicht van de beleidsplannen en bestaande juridische context. Het is evenwel niet zo dat het alle vergunningen, MERs, e.d.m. van individuele projecten moet meenemen. Dit is bijna onmogelijk en is overigens ook niet wettelijk verplicht. Wel zal in bijlage 3 de ontwerpversie van het GPDO vervangen worden door de definitieve versie van het GPDO.
In inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd naar een meer gedetailleerde beschrijving van het planvoornemen, bijvoorbeeld door middel van structuurschetsen.	De uiteindelijke herbestemmingen, de grafische plannen zullen duidelijk worden in het voorontwerp GRUP. Als bijlage bij de scopingnota 2 werden evenwel wel conceptschetsen opgenomen in bijlage 16. Deze conceptschetsen werden opgemaakt om de verschillende alternatieven te verduidelijken.
In de inspraakreacties en adviezen worden een aantal vragen gesteld over de future proof verkenning: ivm de effecten van telewerk, de relatie tussen betere bereikbaarheid en de verplaatsingsdrang en de beweegredenen voor het auto of openbaar vervoergebruik.	Wat zijn de effecten van het telewerk? De Future Proof studie heeft niet als doel om effecten van specifieke toekomstsscenario's te onderzoeken, wel om na te gaan in welke mate de alternatieven en varianten voor de herinrichting van de R0 flexibel en aanpasbaar zijn aan verschillende mogelijke toekomstscenario's. Wat is de relatie tussen een verbeterde autobereikbaarheid op ons verplaatsingsgedrag? Dit houdt verband met het aspect van de latente vraag. Dit komt aan bod in het mobiliteitsonderzoek en de plan-MER. Wat is de beweegreden voor het auto- en/of openbaar vervoergebruik? De verkeersmodellering houdt rekening met een verwachte intensiteit van het gebruik van verschillende vervoersmodi in het referentiejaar 2030. Tevens wordt een AMS-scenario in het onderzoek opgenomen als ontwikkelingsscenario. Een onderzoek naar de beweegredenen voor keuze van veplaatsingswijze is geen ruimtelijke aspect en valt buiten het kader van het planningsproces voor de opmaak van het GRUP. Een gelijkaardige redenering geldt voor de effecten van het invoeren van een stadstol of kilometerheffing. Het ontwerpend onderzoek en de milieubeoordeling kan enkel rekening houden met beslist beleid.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of de kwaliteit van het beeldmateriaal van bijlage 16 aangepast kan worden.	Bijlage 16 zal een update krijgen, zowel vanuit aangevulde scope als vanuit grafische helderheid van de kaarten.

In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd waarom de laatste nieuwe informatie, projecten en studies niet telkens mee wordt opgenomen in de referentietoestand, zoals het circulatieplan van Strombeek-Bever, de stadsvernieuwingsprojecten langsheen het kanaal te Vilvoorde of de vermindering van de toegelaten snelheid op het grongebied van het Brussels Gewest tot 30km/u voor de meeste assen, het mobiliteitsplan Asse, de Heizelsite,...	Alle projecten die opgenomen worden in de modeldoorrekeningen van het RVM v4.2.1. staan beschreven in de nota "Toekomstprognoses regionaal verkeersmodel Vlaamse rand (v4.2.1), die een annex uitmaakt van de bijlage "Beschrijving van de referentietoestand". Deze doorrekeningen van het referentiejaar 2030 houden rekening met de in 2019 (start doorrekeningen GPP R0 Noord) gekende geplande ontwikkelingen, die zullen zorgen voor extra tewerkstellingsstellingsplaatsen en/of extra woonruimten in zowel de Vlaamse Rand als in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG). Er wordt dus gewerkt met het model dat toen opgebouwd is. Zowel methodologisch als juridisch is het niet gewenst om in het midden van het traject te grote aanpassingen te doen aan het modelinstrumentarium. Wel is het zo dat zal worden bekeken of een sensitiviteitstoets dient te gebeuren waarbij wordt onderzocht of nieuwe ontwikkelingen die in tussentijd werden beslist een impact hebben op de (resultaten van de) analyses die in het kader van het geïntegreerd planningsproces zijn gebeurd. Indien lokale initiatieven zoals de stadsvernieuwingen te Vilvoorde en het mobiliteitsplan van Asse onderdeel zijn van de referentiesituatie, worden mogelijke effecten mee opgenomen in het onderzoek en de beoordeling van de alternatieven en varianten. Procesmatig worden lokale overheden verder betrokken in het planproces. Binnen dit kader kan verder gezocht worden naar een zo goed mogelijke afstemming met lokale planningsinitiatieven. In het kader van Loop 1 werd het mobiliteitseffect van een snelheidsregime van 30 km/u op het onderliggend wegennet binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest gesimuleerd. Deze simulatie bleek geen significante impact te hebben op de resultaten aangezien de werkenlijk gereden snelheid de toegelaten snelheid van 30km/u benadert. Het effect bleek dus op macroscopisch niveau niet significant te zijn.
In een advies wordt meegegeven dat de kaart met het voorgenomen plan (in bijlage 2) geen enkele meerwaarde biedt ter verduidelijking van de beoogde plandoelstellingen.	Deze kaart heeft enkel het mogelijke plangebied weer. De titel van de kaart zal aangepast worden. Ter verduidelijking van de boogde doelstellingen werden ruimtelijke conceptschetsen opgemaakt, die terug te vinden zijn in bijlage 16.
In de inspraakreacties worden vragen gesteld omtrent het onderzoek in de MKBA naar: - baten voor economie en werk - impact m.b.t. onteigeningen bedrijventerreinen - (multimodale) bereikbaarheid bedrijventerreinen	Een onderbouwing voor de baten voor economie en werk is te vinden in hoofdstuk 6 van de MKBA. De impact m.b.t. tot onteigeningen is te vinden in hoofdstuk 9.3 van de MKBA. De multimodale bereikbaarheid en de impact op bedrijventerreinen is niet specifiek per bedrijventerrein apart bekeken in de MKBA. De algemene bereikbaarheid per deelgebied werd bekeken in hoofdstuk 5 van de MKBA. In loop 2 zal dezelfde methode voor de MKBA als in loop 1 gebruikt worden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt er bezorgdheid geuit over het <u>sluipverkeer, leefbaarheid van de regio en bereikbaarheid van verscheidene gebieden</u> (zowel in industrie- als woonzones, dorpen als steden). Hoe wordt deze bezorgdheid ondervangen?	Binnen plandoelstelling 2 wordt er maximaal ingezet op het verhogen van de leefbaarheid rond de R0 door rekening te houden met de aspecten van leefkwaliteit in de omgeving zoals lucht, gezondheid, klimaat, biodiversiteit, water, etc.We streven ernaar om negatieve effecten van sluipverkeer weg te werken, om op die manier de leefbaarheid in de omliggende gemeenten en steden te verbeteren. Dit is voordelig voor de gebruikers van dit onderliggende wegennet zoals onder meer de omwonenden en het openbare vervoer. We onderzoeken daarom, in een onderzoeksscenario, welke maatregelen op het onderliggend wegennet kunnen worden getroffen om ervoor te zorgen dat het doorgaande verkeer niet langs de lokale wegen rijdt. Deze maatregelen kunnen een antwoord bieden op bestaande knelpunten van het onderliggend wegennet die verbeterd, bestendigd of verzwaard worden na de herinrichting van de R0 Noord maar niet opgelost. De maatregelen kunnen eveneens een antwoord bieden op eventuele nieuwe knelpunten die zich voordoen ten gevolge van de herinrichting van de R0 Noord, doordat bv de ontsluitingsstructuur naar het hoofdwegennet wijzigt. De effecten op het onderliggend wegennet beperken zich tot de directe omgeving van de R0. Voor de opmaak van een visie op de ruimere regio verwijzen we naar de opmaak van het regionale mobiliteitsplan van de Vlaamse Rand, een proces dat momenteel lopende is. Dit project wordt getrokken door de Vlaamse overheid en mee opgevolgd door uw gemeente. Het vrachtroutenetwerk zal binnen dit project bestudeerd worden.
in de inspraakreacties en adviezen wordt er gewezen op het belang van het goederenvervoer. Wordt er voldoende rekening gehouden met de evoluties van het goederenvervoer?	De evoluties van het vrachtverkeer zitten vervat in de matrix van het vrachtverkeer welke opgesteld is met het strategisch vrachtmodel Vlaanderen (svrm). Hierin zijn onder andere ook de prognoses voor de haven van Antwerpen opgenomen, welke rekening houden met de verwachte stijgingenvan de haven. Meer algemeen wordt er in het svrm ook rekening gehouden de economische evoluties in het binnen- en buitenland om tot een realistische toekomstmatrix te komen. De toename van het vrachtverkeer hoeft in de toekomst toe niet noodzakelijk evenredig verdeeld zijn over het hele netwerk. Een groot deel van de groei van het vrachtverkeer zal gerelateerd zijn aan de haven van Antwerpen, en daar ze A12 richting Nederland, de E19 richting Nederland en de E34 naar Duitsland de belangrijkste uitvalsassen. Naast de autonome evoluties van het vrachtverkeer is het eveneens mogelijk dat er meer verkeer aangetrokken wordt naar de R0 in het geval de verliestijden dalen op de R0-Noord. Deze route-effecten worden mee in rekening gebracht. Het netwerk van het gebruikte verkeersmodel omvat het volledige netwerk van België en de belangrijkste assen in het buitenland nabij België. Als er ten gevolge van andere routes meer verkeer via de R0 zal rijden, dan wordt hier dus rekening mee gehouden in het verkeersmodel. In de PlanMER en MKBA worden de intensiteiten van het auto- en vrachtverkeer apart verwerkt om bijvoorbeeld de milieukosten en economische baten te berekenen. Er wordt dus wel degelijk met beide voertuigcategorieën rekening gehouden.
In de inspraakreacties wordt gesteld dat een vlotter doorgaand verkeer de belangrijkste doelstelling van het plan is, om op die manier een vlotter vrachtverkeer te bekomen met negatieve gevolgen voor de leefbaarheid.	Het herinrichten van oude en verouderde infrastructuur om te komen tot een meer leesbare en verkeersveiligere infrastructuur met minder incidenten en bijgevolg een verbeterde doorstroming is één van de plandoelstellingen, die niet zwaarder doorweegt dan de andere (plan)doelstellingen. Daarnaast heeft het plan tot doel: - Het verhogen van de leefbaarheid rond de R0, o.a. in de dorpskernen door de vermindering van het sluipverkeer naar aanleiding van de herinrichting van de R0 volgens bovenstaand principe; - Bij de herinrichting van de R0 worden over, onder en langs de R0 bepaalde potenties voor fietsverkeer en openbaar vervoer mee ontwikkeld: onderdoorgangen worden veiliger en multimodaal gemaakt om de barrièrewerking van de ring voor voetgangers, fietsers, en openbaar vervoer te verminderen en op die manier de multimodale bereikbaarheid van de regio te verhogen; - Inzetten op de (landschappelijke) inpassing van de infrastructuur in de omgeving (zowel R0 als onderliggende wegenis) om de leefbaarheid in de onmiddellijke omgeving te verbeteren en bij te dragen tot (het herstel van) de groene, blauwe en ecologische verbindingen. Dit zal de barrièrewerking van de ring niet alleen voor de mens, maar ook voor de dieren verminderen.
In de inspraakreacties wordt gevraagd hoe de ontsluiting van bedrijventerrein Lozenberg 3 zal gebeuren.	Binnen een plan-MER worden de effecten op een hoger schaalniveau in kaart gebracht om keuzes te maken tussen de verschillende grotere principes. In verdere stappen wordt dan verder ingezoomd om ontsluitingen op lokaal niveau te beoordelen. In de scopingnota van Loop 1 wordt de R22 losgekoppeld van de R0-Noord. De ontsluiting van Lozenberg 3 dient bijgevolg te gebeuren via de R22 richting het zuiden en het heringerichte aansluitingscomplex 20 Kraainem op de E40. Van daaruit is het mogelijk om zich op de R0 begeven via de verkeerswisselaar of verder de E40 te volgen richting Leuven. In Loop 2 zal worden onderzocht of de R22 kan worden aangesloten op de R0, dan wel in een andere vormgeving en profiel dan in de huidige situatie. De ontsluiting van de bedrijventerreinen zal op dat moment herbekeken worden.
In de inspraakreacties en adviezen wordt bezorgdheid geuit over de afvoer van het mogelijks vervuilde regenwater afkomstig van de Ring. Hoe wordt hier mee omgegaan en welke voorzieningen zijn getroffen? Hoe wordt hier specifiek voor het Laarbeekbos mee omgegaan?	De 'Werken aan de Ring' zetten in op het verbeteren van de waterkwantiteit en -kwaliteit. Het water van de Ring zal via open (grachten en wadi's) of gesloten (leidingen) structuren naar bufferbekkens worden gebracht. Er wordt hier telkens een voorzuiveringssysteem gehanteerd om de waterkwaliteit van het afstromende wegwater te verbeteren. In de bekkens zal ook een bezinkingsstap worden ingebouwd. De principes van integraal waterbeheer zijn van toepassing op alle alternatieven en varianten. Specifiek voor de zone rond Laarbeekbos zal zo weinig mogelijk afstromend wegwater afgeleid worden naar Laarbeekbos om de erosie zo veel mogelijk tegen te gaan en om te voorkomen dat er afstromend wegwater terecht komt Natura 2000 Habitatgebied.

In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd hoe er wordt omgegaan met het aspect bemaling en de impact op vegetatie en landbouw en de impact op (het versprijden van) mogelijke bodemverontreinigingen?	De aanleg van (grote) infrastructuurwerken vereist in vele gevallen tijdelijke bemalingen om de stucturen te kunnen bouwen. Er zal ter dege rekening gehouden worden met de geldende wetgeving voor enerzijds bemalingen en anderzijds voor het ontwerp van afwatering. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de bestaande gekende verontreinigingen en op het risico van de verspreiding van de verontreiniging. Op dit ogenblik echter is er onvoldoende zicht op het concrete ontwerp, laat staan de gepaste uitvoeringsmethode zodat het onmogelijk is om nu reeds in detail aan te geven hoe wordt omgegaan met bemalingen en rioleringen. Dit wordt dus verder opgenomen op projectniveau. Naarmate het ontwerp verder verfijnd zal worden, zullen de nodige bemalingsstudies opgesteld worden. Op basis van deze berekeningen zullen de nodige vergunningen aangevraagd worden, of indien nodig zullen zelfs MER-studies uitgevoerd worden. Voor de lozings van bemalingswater zal, zoals reeds aangegeven in de vraag, eerste getracht worden om het water opnieuw in infiltreren in de ondergrond. Indien dit niet lukt, zal het drainagewater afgevoerd worden naar een oppervlaktewater of een hemelwaterstelsel. Indien al voorgaande oplossingen niet haalbaar zijn, zal geloosd worden op een gemengd rioleringsstelsel. Gezien de omvang van de werf of werven, zal deze laatste oplossing slechts minimaal aan bod komen. Voor dit alles worden natuurlijk ook de richtlijnen van VMM gevolgd. De impact op landbouw (vergraven) wordt onderzocht in het plan MER
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd of het <u>regen-</u> <u>en</u> <u>afvalwater</u> <u>gescheiden</u> aangelegd zal worden en wordt gemeld dat ook alle woningen langsheen het tracé dit zullen moeten doen.	Dit is een standaardeis die steeds wordt meegenomen binnen het project van de R0-Noord (zie richtlijnen VMM) Voor wat betreft de aanleg van het gescheiden stelsel is er in art. 6.2.2.1.2 § 3 van Vlarem II opgenomen dat een volledige scheiding tussen het afvalwater en het hemelwater, afkomstig van dakvlakken en grondvlakken, verplicht is op het ogenblik dat een gescheiden riolering wordt aangelegd of heraangelegd, tenzij het anders bepaald is in het uitvoeringsplan. Voor bestaande gebouwen in een gesloten bebouwing is de scheiding tussen het afvalwater en het hemelwater, afkomstig van dakvlakken en grondvlakken, enkel verplicht indien daarvoor geen leidingen onder of door het gebouw moeten worden aangelegd.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om aandacht te besteden aan de <u>afvoer</u> <u>van</u> <u>hemelwater</u> afkomstig van de verharding: infiltratie, buffering, ... volgens de ladder van Lansink. Worden er voldoende bufferbekkens gecreeerd?	Dit zijn wettelijke verplichtingen die in elk geval moeten worden nageleefd. De verharding van de nieuwe R0 moet voldoen aan strenge buffer-, infiltratie- en lozingsvoorwaarden om ervoor te zorgen dat het afstromende hemelwater zo lang mogelijk ter plaatse wordt gehouden. Dit gebeurt volgens de Ladder van Lansink. Deze "ladder van Lansink" voor hemelwater wordt steeds gehanteerd in de heraanleg van de Ring. Er zal steeds primair worden onderzocht of er kan worden ingezet op infiltratie. Daar waar de infiltratiecapaciteit voldoende groot is (conform de normen van de Vlaamse Milieumaatschappij) wordt ingezet op infiltratie met (nood)overstort; waar de infiltratie onvoldoende hoog is (conform de normen van de Vlaamse Milieumaatschappij), wordt gewerkt met een vertraagde en gecontroleerde doorvoer op de bufferbekkens. Hierdoor zal het risico op erosie in de waterlopen afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Na het uitvoeren van de werken wordt de infiltratiecapaciteit van de infiltratievoorzieningen gecontroleerd, om na te gaan of deze nog steeds overeenkomt met de ontworpen waarde. In het geval er zodanig veel bodemverdichting is opgetreden dat deze capaciteit te klein is geworden, worden milderende maatregelen genomen (zoals het afschrapen van de toplaag en vervangen door een grondpakket met de correcte infiltratiecapaciteit). Voor de infiltratie moet 400 m² infiltratieoppervlak worden voorzien per ha aangesloten verharding; en er mag slechts 10 l/s/ha worden geloosd op voorwaarde dat de infiltratiecapaciteit van de bodem (conform de normen van de Vlaamse Milieumaatschappij) te laag is. Op die manier zal het hemelwater in kleinere volumes en vertraagder afvloeien naar de waterlopen, waardoor de wateroverlast van de gebieden niet zal verergeren.De infiltratie is jammer genoeg slechts beperkt mogelijk wegens de aanwezige leemgronden, iets meer mogelijk op de zandigere gronden in zone Zaventem. Inzake de waterhuishouding is er een buffereis van 600 m³ per hectare nieuwe verharding, wat een strenge buffereis is voor overstromingsgevoelige gebieden. De buffering zal zo veel mogelijk worden verwezenlijkt in open bekkens, op die locaties die hydraulisch gezien het meest effect zullen hebben op de wateroverlastproblematiek. De aanvoerroutes naar de bekkens (grachten, wadi's of leidingen, afhankelijk van de beschikbare ruimte) zullen worden uitgerust met een voorzuiveringssysteem zodat de afstroom van polluenten naar de waterlopen wordt beperkt. De effecten worden bovendien onderzocht in het plan-MER (disciplines bodem-water en biodiversiteit), waarbij indien nodig milderende maatregelen worden opgelegd.
In de inspraakreacties en adviezen wordt gevraagd om dieper in te gaan op de zone ten Oosten van het kanaal (tussen Vilvoorde en Zaventem) ivm de landschappelijke - morfologische structuur.	De scopingnota zal waar nodig aangevuld worden met de aangegeven elementen inzake de landschappelijke-morfologische structuur in de tussengebied tussen de zone Vilvoorde en de zone Zaventem vanaf de luchthaven.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat de impact van de werken op het grondwater grondig moet worden onderzocht.	Het bestuderen van de impact van het plan op het grondwater maakt deel uit van de milieubeoordeling. In loop 1 gebeurde dit al in het planMER en ook in loop 2 wordt de impact verder onderzocht en dit o.a. aan de hand van peilbuismetingen.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat voor wat betreft de discipline oppervlaktewater in het plan-MER rekening moet worden gehouden met de doelstellingen en beginselen zoals vermeld in het waterwetboek. Daarnaast wordt aangegeven dat best gekeken wordt naar de pluviale en fluciale overstromingskaarten. Tot slot wordt opgemerkt dat er sprake is van mogelijke mobilisatie van verontreiniging uit vervuilde waterbodems tijdens de aanlegfase, maar wordt niet aangegeven welke mitigerende maatregelen men hiervoor kan nemen.	De doelstellingen en beginselen van het waterwetboek worden meegenomen in het ontwerpend onderzoek, alsook in het onderzoek dat in het kader van het plan-MER, discipline bodem-water, wordt uitgevoerd. In het plan-MER wordt, naast de watertoetskaarten, eveneens gebruik gemaakt van de pluviale overstromingskaarten terug te vinden op www.waterinfo.be. Voor wat betreft mogelijke mobilisatie van verontreiniging uit vervuilde waterbodems, wordt in het MER-rapport, discipline bodem-water, aangegeven dat de geldende regelgeving (Vlarebo) en richtlijnen gevolgd dienen te worden waardoor de impact op oppervlaktewaterverontreiniging beperkt zal zijn.
In de inspraakreacties wordt gevraagd of bij de inschatting van de overstromingsgevoeligheid rekening wordt gehouden met de klimaatverandering.	Dit wordt o.m. onderzocht in het kader van het plan-MER, discipline klimaat.
In de inspraakreacties en adviezen worden er vragen gesteld over de <u>werfzones en overslagzones</u>: hoe wordt de locatie afgewogen, hoe worden de effecten beoordeeld, hoe wordt de impact en de hinder tot een minimum beperkt en hoe wordt er rekening gehouden met eerder gerealiseerde inrichtingsmaatregelen zoals het LIP Hooghof? Daarenboven zijn deze werfzones ook te beschouwen als een hefboomfunctie voor verdere ontwikkeling (open ruimte) van deze terreinen waarbij deze in overleg met een aantal actoren kunnen herbestemd worden als bvb bos- of natuurcompensatie. Hiervoor is er steeds voldoende overleg nodig met verscheidene open ruimte actoren (zoals RLBK en ANB)	Werfzones worden als planelement onderworpen aan de milieubeoordeling in het plan-MER. Het planinitiatief voorziet ook potentiële overslagzones weg-water. Uit het MER onderzoek loop 2 zal blijken welke van de voorgestelde zones al dan niet in aanmerking komen om in te richten als werfzone. Indien er sterk negatieve effecten zouden zijn (bvb op landbouw,...), dan moeten deze gemilderd worden of kan overwogen worden om deze werfzone niet langer te weerhouden. Bij de exacte afbakening van de werfzones op het grafisch plan (GRUP) zal hier rekening mee gehouden worden. Daarnaast zal dit later op projectniveau, meer bepaald in de project-MER, meer gedetailleerd onderzocht worden. Overleg met actoren zoals RLBK en ANB gebeurt doorlopend tijdens het planproces, o.a. via de werkgroepen of bilateraal overleg. In het bijzonder wordt gezocht naar een afstemming tussen werfzones en de versterking van het groen-blauw netwerk (zie planvoornemen en plandoelstelling 4).Er wordt tevens overleg gepleegd met de betrokken instanties over de differentiatie of gedetailleerde herbestemmingen in functie van de versterking van het open ruimtenetwerk.
In de inspraakreacties en adviezen wordt de vraag gesteld in hoeverre de werkzones de parkeercapaciteit voor parking C zal aantasten.	Er is in deze fase van de procedure geen juridisch of beleidsmatig element om Parking C niet op te nemen als potentiële werfzone. In tegendeel, rekening houdend met de gehanteerde criteria voor het selecteren van werfzones, is dit een potentieel gunstige locatie.De mogelijke effecten van de aangeduide werfzones worden onderzocht in Loop 2. Indien er sterk negatieve effecten zouden zijn, dan moeten deze gemilderd worden of kan overwogen worden om deze werfzone niet langer te weerhouden.
In een advies is men niet akkoord met de aanduiding van de overslagzone op de Darsiasite. Op deze site werd eind 2019 door ANB subsidies toegekend voor de realisatie van een publiek park en dit binnen een termijn van 3 jaar.	De overslagzone zoals afgebakend in de scopingnota zal behouden blijven in functie van het onderzoek en de beoordeling van loop 2. Verdere verfijning van de afbakening zal plaatsvinden in de fase van het voorontwerp GRUP en zal andere initiatieven voor dit gebied mee in rekening brengen, alsook overleg gepleegd worden met de betrokken instanties. (o.a. subsidieproject bosontwikkeling)
In een advies wordt gevraagd om de werfzones te beperken tot gronden waarop geen waardevolle vegetaties voorkomen. Zo dient de aangegeven zone t.h.v. de Heizel zich te beperken tot de verharde en als parking gebruikte zones, en mag deze zich niet uitstrekken tot de bermen en taluds.	Uit het MER onderzoek zal blijken welke van de voorgestelde zones al dan niet in aanmerking komen om in te richten als werfzone. Bij de exacte afbakening van de werfzones op het grafisch plan zal hier al rekening mee gehouden worden. Daarnaast zal ook later op projectniveau, meer bepaald in de project-MER de concrete invulling ook verder onderzocht worden. De mogelijke impact van werfzones wordt onderzocht in het plan-MER. Indien hieruit milderende maatregelen zouden volgen, bijvoorbeeld op het gebied van waardevolle vegetaties, zullen deze verwerkt worden na Loop 2.

In een advies wordt voorgesteld om een aantal bijkomende werfzones op te nemen nl. de CAT-site, zone wervende werf 4 onder het Viaduct en zone wervende werf 7 Gillekens (wervende werven ikv optimalisatiestudie Buda+).	Deze zones werden opgenomen als mogelijke werfzones en worden verder onderzocht. De te onderzoeken werfzones zijn terug te vinden in de scopingnota.
In de inspraakreacties wordt aangegeven dat moet worden aangetoond dat de maatregel van translocatie van waardevolle grazige vegetaties realistisch is en slechts als laatste maatregel kan worden overwogen.	In de discipline biodiversiteit van het plan-MER wordt onderzocht of translocatie van waardevolle grazige vegetaties realistisch is. Daarenboven wordt opgelegd dat innames van waardevolle grazige vegetaties maximaal moet worden vermeden, tenzij er geen andere mogelijkheid bestaat. In elk geval wordt aan de sectoriële regelgeving (Soortenbesluit etc) getoetst
In een advies wordt gevraagd om het mesostudiegebied beperkt uit te breiden zodat bepaalde wegen best volledig binnen dit studiegebied vallen.	Het studiegebied van loop 1 wordt behouden. Het studiegebied kan niet uitgebreid worden omdat het verdere onderzoek (in loop 2) op dezelfde manier dient te gebeuren als het eerder gevoerde onderzoek (in loop 1).