



Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Vierarmen op de Ring rond Brussel (R0)'

Procesnota 2



Vlaamse
overheid



DE WERKVENNOOTSCHAP

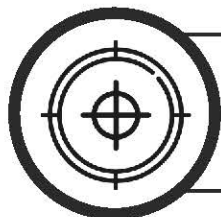
DEPARTEMENT
OMGEVING



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

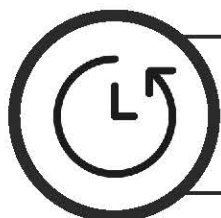


Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Vierarmen op de Ring rond Brussel (R0)'



Waarom maken we dit plan?

[[Planvoornemen](#)]



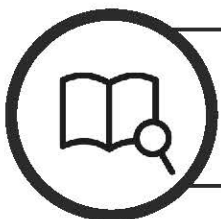
Wat ging er aan dit plan vooraf?

[[Historiek](#)]



Over welk gebied gaat het?

[[Plangebied](#)]



Wat kunnen de effecten zijn?

[[Scoping](#)]

Het plan beoogt de optimalisatie van het knooppunt Vierarmen, zodat de infrastructuur verkeersveiliger wordt, de barrièrewerking vermindert, de leefomgevingskwaliteit in de omgeving verhoogt en de multimodale bereikbaarheid van de regio verbetert. Er worden verschillende alternatieven onderzocht. [Meer weten? Zie scopingnota hoofdstuk 3.](#)

De opmaak van het GRUP kadert binnen de 'Werken aan de Ring' door De Werkvennootschap. Aan de basis ligt het Projectboek R0 Oost, dat vertrekt vanuit de streefbeeldstudie uit 2006. Het is een verzameling van kleine en grote projecten die inzetten op mobiliteit, multimodaliteit, leefomgevingskwaliteit, recreatie. [Meer weten? Zie scopingnota hoofdstuk 1. Aanleiding en historiek](#)

Het (mogelijk) plangebied is de directe omgeving van het knooppunt Vierarmen op R0. Het plangebied van het GRUP zal zich enkel op Vlaams grondgebied bevinden. [Meer weten? Zie scopingnota hoofdstuk 4. Plangebied](#)

Enerzijds betreft het plan de (her)aanleg van weginfrastructuur en anderzijds ingrepen om deze weginfrastructuur ruimtelijk in te passen, dwarsverbindingen voor zacht verkeer en groenblauw verbindingen te realiseren, enz. alle MER-disciplines worden relevant geacht te onderzoeken. [Meer weten? Zie scopingnota hoofdstuk 5. Scoping](#)

Het plan

Het knooppunt Vierarmen staat reeds lang bekend wegens de grote file-opbouw die er plaatsvindt tijdens de spitsuren. Een van de oorzaken voor deze structurele files is de complexiteit van het kruispunt.

Ook de ligging van het knooppunt ten opzichte van het Zoniënwoud vormt een uitdaging. De uitgebreide wegenis vormt een barrière voor de ecologische en recreatieve samenhang. De ruimte voor voetgangers en fietsers is beperkt en de oversteeksituatie is complex.

Voor de optimalisatie van het knooppunt Vierarmen zijn enkele bestemmingswijzigingen nodig. Daarom maken we een GRUP op

& PROCES

Hoe ver staat het proces voor de opmaak van het GRUP?

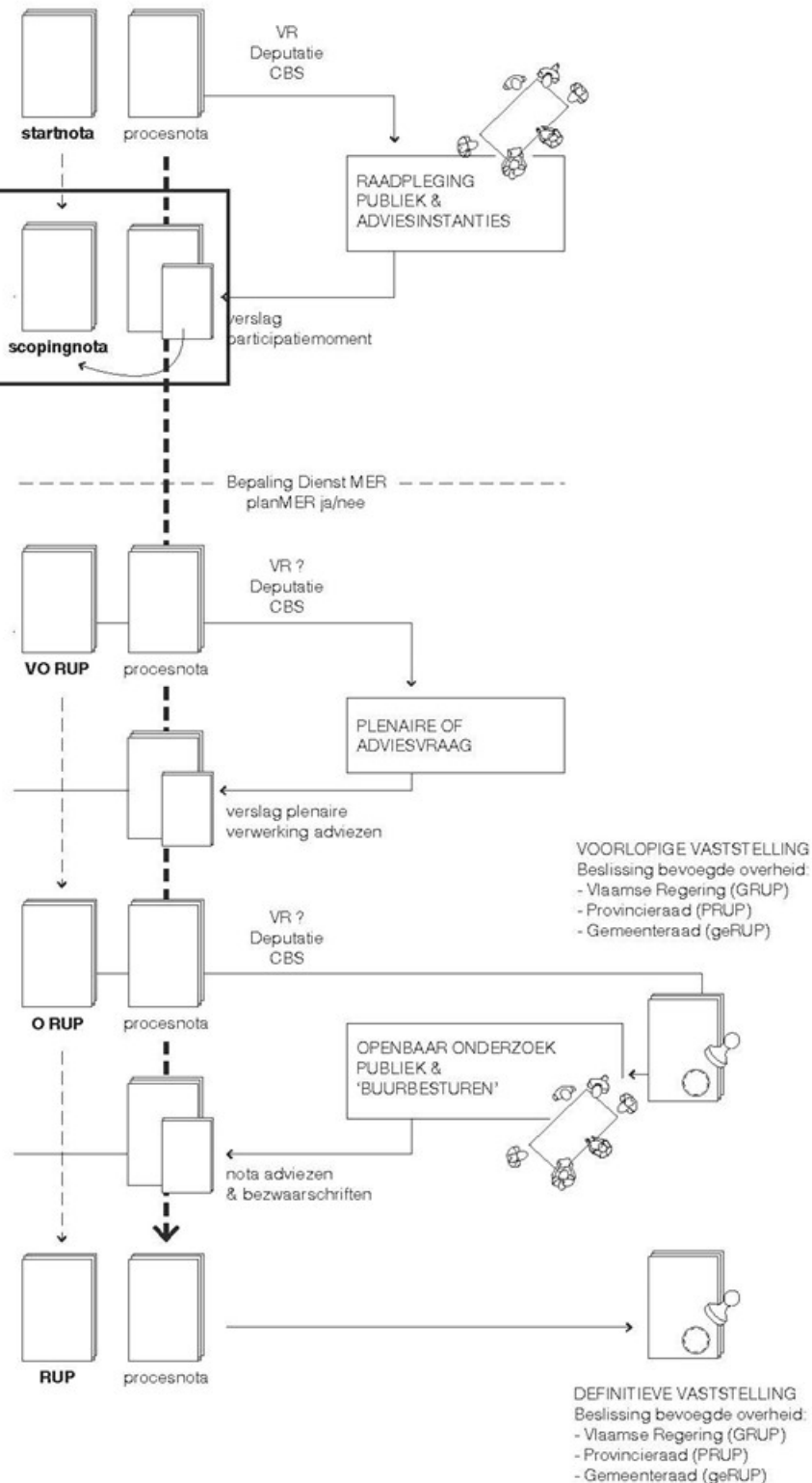
De procesnota geeft de procesaanpak in elke fase van het proces weer. De nota geeft weer wat de aanpak, timing, overleg- en participatiemomenten en resultaten van elke fase in het proces zijn. Ook de wijze waarop het vooroverleg met de betrokken actoren wordt gevoerd, is in de nota terug te vinden.



In elke fase van het proces wordt de procesnota geactualiseerd. Naarmate het proces vordert, rapporteert de procesnota ook over de reeds gezette processtappen.

Scopingfase

Het geïntegreerd planningsproces van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Vierarmen op de Ring rond Brussel (RO/E411)' is gestart op 25/10/2019. Op dit moment is een eerste onderzoeksfase van dit GRUP doorlopen. De resultaten van dit eerste onderzoek zijn opgenomen in de startnota. De inspraakperiode op de startnota liep van datum: 16/11/2021 tot 14/01/2022. De resultaten van de inspraak- en adviesperiode zijn verwerkt in deze scopingnota. Zowel start-, scoping- als procesnota zijn te raadplegen op grups.omgeving.vlaanderen.be en werkenaandering.be.



Het proces

De herinrichting van het knooppunt Vierarmen is een onderdeel van de multimodale 'Werken aan de Ring', wegenis-, fiets- en openbaar vervoersprojecten waarbij wordt ingezet op combimobiliteit en een verbetering van de leefomgevingskwaliteit.

Initiatiefnemer De Werkvennootschap kiest bewust voor een uitgebreid stakeholdermanagement, waarbij open en breed gecommuniceerd wordt, en in dialoog getreden wordt met alle betrokken Vlaamse en Brusselse administraties en gemeenten, georganiseerde actoren, bevolking, bedrijven, enz. Er wordt geïnformeerd, gedialogeerd, samengewerkt. Voor dit geïntegreerd planningsproces voor de opmaak van het GRUP wordt deze filosofie verdergezet vanuit het planteam, samengesteld uit De Werkvennootschap en het Departement Omgeving. De overlegstructuur van 'Werken aan de Ring' wordt maximaal overgenomen, en waar nodig en nuttig, aangevuld in functie van dit proces.

Inhoudstafel

1	Inleiding.....	7
1.1.	Leeswijzer.....	7
1.2.	Initiatiefnemer De Werkvennootschap	8
2	Overlegstructuur voor het geïntegreerd planningsproces	9
2.1.	Bestuurlijk-administratieve overlegfora	9
2.1.1.	Overlegorgaan.....	9
2.1.2.	Het planteam	10
2.1.3.	Actorenoverleg.....	11
2.1.4.	Overleg in het kader van de bijzondere wet van 1980 over de hervorming van de instellingen	12
2.2.	Overlegfora met een bredere kring van professionele belanghebbenden	13
2.3.	Initiatieven naar het brede publiek	13
2.3.1.	Infomomenten en gespreksavonden.....	13
2.3.2.	Online bevraging	14
2.4.	Bilaterale contacten	14
3	Communicatie	15
3.1.	Online communicatie.....	15
3.1.1.	Website	15
3.1.2.	Sociale media	15
3.2.	Krant 'Werken aan de Ring' en folders	15
3.3.	Gepersonaliseerde communicatie	16
3.4.	Communicatie via intermediaire organisaties	16
4	Procesverloop en -aanpak.....	17
4.1.	Aanpak MER-onderzoek.....	17
4.2.	Verschillende fasen van het geïntegreerd planningsproces	18
4.2.1.	Voorafgaandelijke fase.....	18
4.2.2.	Opstartfase.....	23
4.2.3.	Scopingfase	26
4.2.4.	Ontwerp planvormingsfase.....	27
4.2.5.	Planvormingsfase	27
4.2.6.	Goedkeuringsfase	28
5	Bijlagen	29
5.1.	Interregionaal overleg powerpointpresentatie	29
5.2.	Participatie- en adviesronde	30
5.2.1.	Lijst adviesinstanties	30

5.2.2. Verslagen fysieke en online participatiemomenten	31
5.3. Verslag goedkeuring scopingnota door planteam	32

Procesnota – versie 2

Dit document is de procesnota die samen met het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Vierarmen op de Ring rond Brussel (R0)' gelezen dient te worden. Dit is de tweede versie van de procesnota.

De procesnota 2 betreft een document met louter toelichtende waarde en is als het ware bedoeld als een leeswijzer voor het (te) doorlopen geïntegreerd planningsproces en behandelt daartoe het procesverloop en de procesaanpak. De procesnota 2 omschrijft de fasen die binnen het geïntegreerd planningsproces reeds werden doorlopen en de fasen die nog moeten worden doorlopen. Concreet geeft onderhavig document per fase aan wat de doelstelling van de fase is, welk onderzoek en overleg erin zullen worden opgenomen, wat het resultaat moet zijn en welke inspraak- en participatiemomenten gepland worden. Voor alle inhoudelijke informatie over het GRUP wordt verwezen naar de scopingnota die samen met onderhavig document raadpleegbaar is op de website van het Departement Omgeving: www.omgevingvlaanderen.be en de website van Werken aan de Ring: www.werkenaantering.be.

Tot slot dient te worden benadrukt dat een procesnota een evolutief document is: naarmate het proces vordert, worden de ondernomen stappen en de resultaten van de doorlopen fase verder aangevuld en wordt de procesnota aldus telkens aangepast / aangevuld. Zo vormt deze voorliggende procesnota 2 een aangevulde versie van de procesnota 1 (opstartfase). De procesnota 2 zal in de loop van de procedure verder worden aangepast tot een volgende versie, etc.

Contact en info:

Departement Omgeving

grups.omgeving.vlaanderen.be

Adres: Ferrarisgebouw, Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel

De Werkvennootschap

dewerkvennootschap.vlaanderen/

Adres: Sint- Lazaruslaan 4- 10, 1210 Brussel

1 Inleiding

Voor 'Werken aan de Ring' startte De Werkvennootschap reeds in september 2017 met een intensief proces van overleg met verschillende betrokken partners om de mobiliteit en leefomgevingskwaliteit in de Vlaamse rand en Brussel te bekijken. In 2017 was het onderwerp nog enkel het noordelijk gedeelte van de ring rond Brussel, vanaf 2018 ving ook de studie naar het oostelijk deel (R0 Oost) aan na het krijgen van de opdracht van de Vlaamse Regering om het noodzakelijke planningswerk te activeren teneinde de streefbeeldstudie voor het gebied naar concrete beleidsdaden te kunnen vertalen door middel van een geïntegreerd planningsproces om te komen tot een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP).

Het eerste deel van de studie rond R0 Oost was opgebouwd uit het actualiseren van de streefbeeldstudie voor deze regio uit 2005/2006. Een klein jaar werd er overlegd met stakeholders, actoren, bewoners, ... Het resultaat was het Projectboek R0 Oost, een verzameling van verschillende kleine en grote ingrepen die inzetten op de mobiliteit, multimodaliteit, leefomgevingskwaliteit, recreatie... in de omgeving van de oostelijke ring. Enkele van deze ingrepen maken deel uit van voorliggend GRUP

Naast de herinrichting van het knooppunt Vierarmen van de Ring rond Brussel (R0) – deel oost zijn binnen dit oostelijke deel van de Ring rond Brussel (R0) ook bestemmingswijzigingen nodig voor de herinrichting van 3 andere knooppunten. Om de benodigde bestemmingswijzigingen mogelijk te maken dienen gewestelijk ruimtelijke uitvoeringplannen (GRUP's) te worden opgemaakt. Concreet is de opmaak van een GRUP noodzakelijk voor elk van de vier grote knooppunten van R0 Oost: Vierarmen, Leonard, Groenendaal en Jezus-Eik.

De vier geïntegreerde planningsprocessen voor de opmaak van de GRUP's worden gelijktijdig opgestart en zullen zoveel als mogelijk parallel naast elkaar lopen. Ze zijn telkens gericht op de optimalisatie van één van de vier knooppunten.

1.1. Leeswijzer

Het planvoornemen (de doelstellingen, het gebied, de alternatieven, de reikwijdte, e.d.) en het breder kader worden uitvoering toegelicht in de scopingnota. Om de verschillende overlegmomenten en -processen te kunnen kaderen wordt de lezer verzocht om vooraf de paragrafen met betrekking tot het totale planvoornemen in de scopingnota te bekijken. De scopingnota is raadpleegbaar via de website werkenaandering.be en grups.omgeving.vlaanderen.be.

In voorliggende procesnota zal vooreerst, in **hoofdstuk 1.2**, worden ingegaan op de **initiatiefnemer van de 'Werken aan de Ring'**, De Werkvennootschap.

Vervolgens wordt in **hoofdstuk 0** de **overlegstructuur** besproken. Voor de 'Werken aan de Ring', waar de studie R0-oost sinds november 2018 deel van uitmaakt, werd in 2017 reeds een overlegstructuur opgezet.

Hoofdstuk 3 beschrijft de gevoerde **communicatie**. De Werkvennootschap en ook het planteam kiezen bewust voor een open en brede communicatie naar alle betrokken administraties en gemeenten, naar georganiseerde actoren, het middenveld, de bevolking, de bedrijven, enz. Naast de

officiële momenten voorzien in de procedure van het geïntegreerd planningsproces, beschrijft dit hoofdstuk ook de vele andere communicatiekanalen en initiatieven om te informeren, en aan overleg en participatie te doen.

In **hoofdstuk 4** worden het **procesverloop en de procesaanpak** in functie van het GRUP zelf uiteengezet. Het geïntegreerd planningsproces wordt uiteengezet in vijf fasen: de opstartfase, die ondertussen opgestart werd, de scopingfase, de ontwerp planvormingsfase, de planvormingsfase en de goedkeuringsfase. Voor elk van deze fasen worden de doelstelling en het onderzoek omschreven, wordt omschreven welk overleg en welke participatie al georganiseerd werden of nog zullen worden georganiseerd, en welke documenten ter beschikking worden gesteld.

1.2. Initiatiefnemer De Werkvennootschap

De Werkvennootschap werd opgericht door de Vlaamse Regering om grote mobiliteitsinfrastructuurwerken versneld en geïntegreerd aan te pakken. De Werkvennootschap doet dit met een gespecialiseerd en multidisciplinair team dat, vertrekkend vanuit gebiedsgerichte mobiliteitsneden, streeft naar het verbeteren van de multimodale mobiliteit en de leefbaarheid in het gebied. Daarbij wordt gewerkt aan een integrale strategie rond de te realiseren mobiliteitsinfrastructuur, met oog voor de coördinatie van het beleid van andere bestuurlijke actoren, en de creatie van draagvlak door intensieve samenwerking en voldoende overleg met alle betrokken stakeholders. De Werkvennootschap is een doorstart van Via-Invest en bundelt kennis en expertise die groeide binnen de Participatiemaatschappij Vlaanderen (PMV) en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Bij De Werkvennootschap zetten financiële, juridische en technische profielen samen hun schouders onder omvangrijke mobiliteitsprojecten.

De Werkvennootschap is een kleine en wendbare organisatie. Naargelang de noden van de projecten worden de beste experts in huis gehaald. Door die nauwe samenwerking met onder meer ingenieurs, ruimtelijk planners, architecten en landschapsarchitecten op de werkvloer, ontstaan nieuwe inzichten en worden oplossingen gevonden voor de meest complexe problemen.

De Werkvennootschap hecht veel belang aan overleg, participatie en communicatie met alle stakeholders. Open en constructieve dialoog wordt hoog in het vaandel gedragen.

2 Overlegstructuur voor het geïntegreerd planningsproces

Voor de 'Werken aan de Ring', waar de studie R0-oost sinds november 2018 deel van uitmaakt, werd in 2017 reeds een overlegstructuur opgezet. Om te vermijden dat de betrokken partners met verschillende overlegstructuren zouden worden geconfronteerd, is geopteerd om voor de geïntegreerde planningsprocessen binnen het oostelijke deel van de R0 de bestaande overlegstructuur zoveel mogelijk aan te houden en aan te passen waar nodig. De aanpassingen kaderen vooral in de verplichtingen die vanuit de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening worden opgelegd. Zo werd het planteam opgericht voor dit geïntegreerd planningsproces.

Gedurende het volledige proces wordt intensief overlegd en samengewerkt met verschillende belanghebbenden. Voor die samenwerking zetten we verschillende overlegfora en formats in, in functie van verschillende doelpublieken:

- bestuurlijk-administratieve overlegfora (2.1)
- overlegfora met een bredere kring van professionele belanghebbenden (2.2)
- initiatieven naar het brede publiek (2.3)

Daarnaast zetten we gedurende het proces ook bilaterale gesprekken in om bij bestuurlijke en maatschappelijke actoren (2.4.)

- kennis op te halen
- te bevragen rond standpunten, belangen, waarden,...
- te peilen naar kansen, bezorgdheden,...

De lijst van betrokken belanghebbenden is uiteraard dynamisch: gedurende het proces moet de volledigheid en juistheid van deze lijst permanent bewaakt worden. Zo zullen gedurende het proces ongetwijfeld actoren toegevoegd worden en gegevens aangevuld worden.

2.1. Bestuurlijk-administratieve overlegfora

2.1.1. Overlegorgaan

Wie?

In de samenwerkingsovereenkomst van het Vlaams Gewest met De Werkvennootschap werd met betrekking tot de 'Werken aan de Ring' gevraagd om een overlegorgaan op te richten, waarin de leidend ambtenaren van de betrokken administraties zetelen. Op die manier kunnen alle administraties toegewijd meewerken aan de 'Werken aan de Ring'.

De leidend ambtenaren van de volgende organisaties zetelen in het Overlegorgaan:

- Departement Omgeving;
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken;
- Departement Landbouw en Visserij;
- Agentschap voor Natuur en Bos;
- Agentschap Wegen en Verkeer;
- Agentschap Onroerend Erfgoed;
- Vlaamse Landmaatschappij;
- Vlaamse Vervoersmaatschappij De Lijn;

- Vlaamse Milieumaatschappij;
- Team Vlaams Bouwmeester;
- Kabinet van Minister van Mobiliteit en Openbare Werken;
- Kabinet van Minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme;
- Kabinet van Minister van Onderwijs, Sport, Dierenwelzijn en Vlaamse Rand
- De Werkvennootschap (tevens voorzitter van het Overlegorgaan).

Functie

Gelet op de complexiteit en samenhang van de verschillende deelprojecten is een goede samenwerking tussen de verschillende betrokken Vlaamse entiteiten essentieel. Via het overlegorgaan wordt er voorzien in de maximale inbreng van de aanwezige expertise en wordt toegezien op de toegewijde behandeling van de 'Werken aan de Ring'.

Vanuit het overlegorgaan wordt voorzien in de maximale inbreng van de aanwezige expertise en wordt toegezien op de toegewijde behandeling van de opdrachten die door de Vlaamse regering aan De Werkvennootschap zijn toegekend. Dit biedt tevens als voordeel dat de interne organisatie van de verschillende diensten afgestemd kan worden in functie van een optimale doorlooptijd van de projecten.

Het is niet de bedoeling om te raken aan de adviesbevoegdheid. Het betreft een informeel overleg.

Het overlegorgaan komt minstens halfjaarlijks bijeen. Het overlegorgaan heeft tot taak advies te geven over de coördinatie en de sturing van de realisatie van de Werken aan de Ring, en dit doorheen de verschillende fasen ervan.

2.1.2. Het planteam

Wie?

Het planteam bestaat uit:

- De Werkvennootschap als initiatiefnemer
- Departement Omgeving (ruimtelijk planner en team MER)

Vanuit pragmatisch oogpunt en efficiëntieoverwegingen, is het planteam tot deze twee leden beperkt.

Functie

Het planteam coördineert het geïntegreerd planningsproces en draagt de globale verantwoordelijkheid voor het proces. Op dit niveau worden de procesnota, de startnota en de scopingnota evenals de dossierstukken van het voorontwerp- en ontwerp-RUP (toelichtingnota, grafisch plan, stedenbouwkundige voorschriften, plan-MER...) besproken en gevalideerd.

Het planteam zal ook instaan voor de opmaak van het GRUP, het begeleiden van de verschillende onderzoeken (o.a. milieubeoordeling, enz.), het integreren van de tussentijdse resultaten in het planningsproces en het zorgen voor een continue kwaliteitsbewaking. In functie van de opmaak van documenten laat het planteam zich bijstaan door verschillende experts (bv. i.f.v. ontwerp, milieubeoordeling, etc.).

Algemeen kan de rol van het planteam in grote lijnen als volgt worden samengevat (niet exhaustief):

- opmaken startnota en procesnota 1
- opmaken scopingnota en procesnota 2
- opmaken voorontwerp, ontwerp en definitief GRUP en procesnota 3 en volgende
- opmaken van de overige nodige documenten
- afstemmen en overleggen met de actoren uit de overlegstructuur
- organiseren van het openbaar onderzoek en participatiemomenten

- opmaken van verslagen en verwerken van opmerkingen en bezwaren.

In principe komt het planteam tweewekelijks bijeen of volgens noodzaak. Het is actief tot en met de goedkeuring van het GRUP.

Overleg tussen het planteam en de verschillende actoren

Het is niet de bedoeling om de overige actoren die in de overlegstructuur worden vermeld, niet in het geïntegreerd planningsproces te betrekken. Integendeel, de overlegstructuur opgezet voor het programma 'Werken aan de Ring' vormt immers ook de basis voor het overleg tijdens het hele verloop van onderhavig geïntegreerd planningsproces: alle actoren zullen nauw worden betrokken bij de verschillende stappen die tijdens deze procedure moeten worden gezet.

2.1.3. Actorenoverleg

Wie?

Deze overleggroep omvat de actoren die betrokken zijn bij de overlegmomenten en werksessies. Het gaat om:

- Bestuurlijke stakeholders – *bovenlokaal*:
 - Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Beleid Vlaams-Brabant;
 - Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Vlaams-Brabant;
 - Departement Omgeving;
 - Team Vlaams Bouwmeester;
 - Brusselse Bouwmeester;
 - Onroerend Erfgoed;
 - Agentschap Natuur en Bos;
 - Vlaamse Landmaatschappij;
 - Departement Landbouw & Visserij;
 - Vlaamse Milieumaatschappij;
 - Mobiliteit Brussel;
 - Perspective Brussels;
 - Leefmilieu Brussel;
 - Urban Brussel;
 - Provincie Vlaams-Brabant;
 - Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn;
 - MIVB;
 - NMBS;
 - TEC;
 - Infrabel;
 - Service Publique de Wallonie.
- Bestuurlijke stakeholders – *lokaal*¹:
 - Kraainem
 - Wezembeek-Oppem
 - Tervuren
 - Overijse
 - Hoeilaart
 - Watermaal-Bosvoorde

¹ Om het overleg efficiënt te laten verlopen zijn alle gemeenten samengebracht in één stakeholdergroep.

- Sint-Pieters-Woluwe
- Oudergem
- Terhulpen
- Sint-Genesius-Rode Rixensart.

Op dit actorenoverleg wordt niet alleen een stand van zaken gegeven over de verschillende knooppuntoplossingen en hun varianten, maar ook alle andere inrichtingsvoorstellen die binnen de parallele GRUP-procedure voor de andere knopen in het oostelijk deel van de Ring rond Brussel (R0), E411 en N4 bestudeerd worden. Het vormt ook een gelegenheid om andere lopende projecten toe te lichten teneinde waardevolle input te ontvangen en draagvlak te vergaren. De samenstelling zoals hierboven weergegeven is geen vaststaand gegeven en kan - indien dit nodig zou zijn - tijdens het verdere verloop van het proces worden uitgebreid en/of aangepast.

Functie

De bedoeling van deze overlegmomenten en werksessies met betrekking tot de inrichtingsvoorstellen voor het oostelijk deel van de Ring rond Brussel (R0), E411 en N4 bestaat erin om:

- een breed stakeholderveld te informeren over het inhoudelijke onderzoekswerk en de procesaanpak;
- “Work in progress” af te toetsen bij stakeholders en er een proactieve dialoog rond op te zetten;
- op continue basis kennis, bezorgdheden, opportuniteiten en reflecties op te halen uit het veld.

Daarnaast laten deze werksessies ook toe:

- argumentaties en afwegingen door te spreken met belanghebbenden alvorens het planteam deze meeneemt in het planproces, waardoor finale beslissingen en keuzes uiteindelijk op een groter draagvlak zullen kunnen rekenen;
- belanghebbenden op regelmatige basis te betrekken, en gaandeweg vertrouwen op te bouwen. Op die manier wordt beoogd een beter begrip over de uitkomst van het proces te realiseren bij belanghebbenden, en een breder draagvlak te creëren voor de finale beslissingen en keuzes;
- belanghebbenden met elkaar in dialoog te laten gaan en te laten samenwerken, teneinde inzicht in elkaars meningen en standpunten, en in de complexiteit van de materie, te verwerven.

2.1.4. Overleg in het kader van de bijzondere wet van 1980 over de hervorming van de instellingen

In de beslissing van de Vlaamse Regering van 8 oktober 2021 met betrekking tot de opstart van vier geïntegreerde planningsprocessen voor een gewestelijk RUP voor vier knooppunten op R0-oost werd de Vlaamse minister van Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme gelast om samen met de Vlaams minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare werken gesprekken op te starten met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Waals gewest en de federale overheid.

Dit overleg kadert in de bepalingen van artikel 6, §3bis, 2°, artikel 92bis, §2 en artikel 92bis, §7 van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 op de hervorming van de instellingen.

Zolang de hoofdstedelijke gemeenschap niet bestaat volstaat het dat het Vlaamse Gewest in deze vier geïntegreerde planningsprocessen overleg pleegt met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, het Waals Gewest en federale overheid.

Op 13 januari 2022 had een interregionaal overleg plaats met toelichting rond de GRUP's van de knooppunten R0 Oost. De powerpointpresentatie met inhoud van dit overleg is toegevoegd in bijlage 5.1 bij deze procesnota.

2.2. Overlegfora met een bredere kring van professionele belanghebbenden

Met deze overlegfora betrekken we een bredere kring van professionele belanghebbenden (hieronder verstaan we die actoren die doorgaans over een brede terreinkennis beschikken en/of een vrij doorgedreven kennis hebben van een deelaspect van de problematiek, bv. middenveldorganisaties, experts...). Deze overlegfora vinden plaats doorheen het volledige proces.

Wie?

Deze terugkoppelmomenten zijn bedoeld voor professionele belanghebbenden actief in de regio zowel op het vlak van open ruimte, mobiliteit als stedenbouw.

Functie

Er wordt op regelmatige basis een overleg georganiseerd om een stand van zaken mee te geven over de vooruitgang van het proces en wordt openlijk gediscussieerd over onderzoeksvragen, open ruimte- en mobiliteitsvraagstukken. Er wordt inzicht gegeven in het ontwerpproces en hoe er omgegaan wordt met lopende onderzoeken. Waar gewenst wordt er informatie aangeleverd die kan verspreid worden onder de leden.

2.3. Initiatieven naar het brede publiek

Het is de uitdrukkelijke bedoeling om naast reeds geïnformeerde actoren en actoren die vandaag al een stem hebben in het debat, ook niet of minder goed geïnformeerde burgers actief te informeren en te betrekken in het proces. Er wordt actief geparticipeerd via infomomenten, gespreksavonden, online informatie en bevestigingen. Daarnaast zetten we een aantal formats in om input te verzamelen bij burgers. De genoemde formats worden hiernavolgend besproken. Deze formats kunnen later in het proces, in functie van de inhoudelijke voortgang van het dossier en de noden, aangepast en/of aangevuld worden. De communicatiestrategie om de informatie te ontsluiten wordt toegelicht in hoofdstuk 3.

2.3.1. Infomomenten en gespreksavonden

Wie?

De infomomenten en gespreksavonden richten zich tot eenieder die mee wil nadenken over de werken aan en rond de Ring. Het is immers niet de bedoeling om visie en ingrepen in theorie van achter een bureau te gaan uitwerken. De bewoners maar ook de pendelaars en gebruikers- zoals vb. transportbedrijven- ondervinden dagelijks hinder op en rond de Ring. Hun ideeën, suggesties, visie, bekommernissen, enz. zijn dan ook essentieel in het hele proces. De betrokkenheid en participatie van deze groepen vormen aldus een belangrijk onderdeel in de realisatie van het voorliggend planvoornemen. Uit het participatieproces kunnen mooie win-wins ontstaan.

Functie

Bedoeling van de gespreksavonden bestaat erin:

- Breed en helder te **informer** over de context van het proces, de procesaanpak, het plangebied, de doelstellingen van het planningsproces, relevante lopende processen rondom de quick-wins in dit gebied, de samenwerkingsdynamiek, de procedure van het geïntegreerde planningsproces, ...;
- Een **open dialoog te voeren** om maximale input vanuit de groep mogelijk te maken en eventuele voorstellen/scenario's te kunnen bespreken en bijsturen waar mogelijk. Zo toetsen we af of de

zaken die we bespraken met professionele belanghebbenden, ook draagvlak vinden bij de overige burgers;

- Breed te **captioneren** wat er leeft en wat mensen als kansen en bezorgdheden zien in het kader van dit proces (zowel inhoudelijk als procesmatig), inzichten vanuit verschillende invalshoeken samen te brengen, en de basis te leggen van een zo breed mogelijk gedragen plan en proces.

2.3.2. Online bevraging

Wie?

De doelgroep voor de online bevraging wordt heel breed gezien: van omwonenden tot passanten en andere geëngageerde burgers.

Functie

Om de bevolking op een laagdrempelige en rechtstreekse manier te betrekken in het ontwerpproces worden online bevragingen gedeeld. Een online bevraging levert een leesbare weergave van de meningen van een grote groep mensen tegelijk op. Het leidt typisch tot een meer representatieve evaluatie en resultaat dan een fysiek evenement. Daarnaast kan aan een online bevraging op een efficiënte wijze de mogelijkheid worden gekoppeld om contactgegevens mee te delen voor het ontvangen van de nieuwsbrief.

2.4. Bilaterale contacten

Naast bovenstaande formats wordt doorheen het proces ook bilateraal overleg met de verschillende actoren en belangengroepen voorzien. Tijdens deze bilaterale contacten wordt ingegaan op concrete wensen of bezorgdheden, worden onderzoeksvragen uitgediept of worden onderzoekspistes/ontwerppistes afgetoetst.

3 Communicatie

Het planteam kiest voor:

- een **open en brede communicatie** naar alle betrokken administraties en gemeenten, naar georganiseerde actoren, het middenveld, de bevolking, de bedrijven, enz;
- een proactieve dialoog over de 'Werken aan de Ring'. Er wordt voor gekozen om deze dialoog niet te beperken tot de officiële participatiemomenten die voorzien worden in het geïntegreerd planningsproces, maar een ruimer overleg- en participatieproces op te zetten, waarin verschillende belanghebbenden op het meest geschikte moment betrokken worden in het proces en waarbij de betrokkenheid van de brede bevolking en doelgroepen wordt geactiveerd.

Vanuit het planteam worden een aantal communicatiekanalen ingezet. Daarnaast doen we ook beroep op de belanghebbenden die met ons meewerken, om informatie te verspreiden via hun kanalen. Deze worden hiernavolgend besproken.

3.1. Online communicatie

3.1.1. Website

De **website** www.werkenaantering.be wil maximaal aanvullende informatie bieden, naast de formele documenten van het geïntegreerd planningsproces, en is de voornaamste informatiebron voor de bevolking. Hier kan men de laatste stand van zaken terugvinden, meer details met betrekking tot de infomarkten en gespreksavonden, zich inschrijven op de nieuwsbrief, vragen stellen en opmerkingen meegeven, De website wordt ook ingezet om de onderwerpen die tijdens de gespreksavonden naar boven komen, inzichtelijk te maken (via kaarten en verslagen).

3.1.2. Sociale media

Werken aan de Ring beschikt over een account op Facebook en Instagram. Via deze kanalen communiceert De Werkvennootschap over hun gespreksmomenten, uitgangspunten, uitdagingen en evenementen.

3.2. Krant 'Werken aan de Ring' en folders

Twee keer per jaar wordt een papieren krant uitgegeven in de gemeenten die in het werkingsgebied liggen, waarbij verdere toelichting wordt gegeven over de 'Werken aan de Ring'. Inhoudelijk focust het krantje sterk op enerzijds de terugkoppeling van de participatie- en informatiesessies, en anderzijds op informatie over de werken: een interview met een bioloog over de fauna en flora in de natuurgebieden langs de Ring, artikels over duurzame mobiliteit, enz.... De bedoeling is dat alle kernwaarden van de 'Werken aan de Ring' naar voren worden gebracht door interessante en leuke (nieuws)artikels met een *human interest* insteek.

Dit geeft eveneens de mogelijkheid om stakeholders (zowel ambtelijke als bewoners, bedrijven of gebruikers) aan het woord te laten, een stand van zaken mee te geven met mijlpalen of te communiceren m.b.t. hinder (op het moment dat er werken aan de gang zijn) en ze bovendien te *teasen* voor volgende infomomenten en gespreksavonden.

3.3. Gepersonaliseerde communicatie

Bijzondere aandacht zal worden besteed aan de communicatie over mogelijke, noodzakelijke grondverwerving. Deze communicatie verloopt rechtstreeks met de betrokken eigenaars en bewoners.

3.4. Communicatie via intermediaire organisaties

Ook de belanghebbenden met wie we actief werken in het kader van ons participatietraject, hebben een achterban van potentieel geïnteresseerde organisaties of burgers die we graag ook informeren over en betrekken bij de 'Werken aan de Ring': denk maar aan de mobilisatiekracht van ondernemersorganisaties t.a.v. aangesloten bedrijven, van gemeenten t.a.v. hun inwoners, van middenveldorganisaties t.a.v. hun leden, ... Daarom spreken we ook actief onze belanghebbenden aan, om informatie te verspreiden via hun kanalen: gemeentelijke infobladen en nieuwsbrieven, websites, events, sociale media, ...

4 Procesverloop en -aanpak

4.1. Aanpak MER-onderzoek

Zoals toegelicht in de inleiding wordt het geïntegreerd planproces voor het Gewestelijk RUP 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Vierarmen op de Ring rond Brussel (R0)' parallel met dat van de knooppunten Leonard, Groenendaal en Jezus-Eik opgestart.

Ze zullen zoveel als mogelijk parallel naast elkaar verlopen.

Elk van de vier GRUP-procedures is voornamelijk gericht op de optimalisatie van één van de vier knooppunten. Omdat de planologische keuzes per knooppunt gemaakt worden, worden de plan procedures zijn onafhankelijk van elkaar gevoerd. De vier planprocessen kaderen evenwel binnen een totaalvisie op het geheel van het oostelijk deel van de Ring rond Brussel (R0). Omdat voor elk planproces een impact kan worden verwacht van de drie parallelle processen, moet bij de beoordeling van de milieueffecten telkens rekening worden gehouden met de drie overige planprocessen.

Voorafgaand aan het MER werd een vooronderzoek uitgevoerd met als doelstelling te evalueren of het verantwoord is om – zoals om praktische redenen wordt voorzien – voor elk deelplan van R0 oost een apart GRUP- en plan-MER-proces te doorlopen (weliswaar zoveel mogelijk parallel maar onafhankelijk van elkaar). In het vooronderzoek werden meer bepaald de netwerk- en cumulatieve effecten van de herinrichting van de 4 knooppunten R0 Oost bestudeerd en in het bijzonder de effecten van de combinatie van 2 of meer van de knooppunten. Dit is verder toegelicht in de scopingnota.

Logischerwijs werden in deze evaluatie enkel die milieuaspecten beschouwd die potentieel relevant zijn t.a.v. netwerk- en cumulatieve effecten.

De beoordeling van deze milieuaspecten wordt uiteraard hernomen en verder uitgewerkt per knoop in het eigenlijk plan-MER van elk deelplan.

Uit de evaluatie (voor de volledige evaluatie zie bijlage 6.8) kan geconcludeerd worden dat er weinig of geen cumulatieve effecten zijn – in de zin dat geen sprake is van een verhoogde impact t.h.v. één knoop, veroorzaakt door een andere knoop – en dat er sowieso geen negatieve effecten optreden buiten de directe omgeving van de knopen die niet toe te schrijven zijn aan de herinrichting van één individuele knoop.

Binnen het studiegebied van de vier knopen samen komen geen negatieve cumulatieve effecten voor, bovenop de negatieve effecten van elke knoop individueel, die aanleiding geven tot het zoeken naar bijkomende milderende maatregelen. Er kan dus effectief verantwoord worden dat in een aparte en onafhankelijke GRUP- en plan-MER-procedure wordt doorlopen per individueel deelplan.

4.2. Verschillende fases van het geïntegreerd planningsproces

Het geïntegreerd planningsproces kan algemeen worden samengevat in vijf belangrijke fasen (zie ook schema vooraan), plus een voorafgaandelijke fase:

- Fase 0: de voorafgaandelijke fase 2018 - 2019
- Fase 1: de opstartfase (tot en met startnota) november 2019 - 14 januari 2022
- Fase 2: de scopingfase 15 januari 2022 – september 2022
- Fase 3: de ontwerp planvormingsfase september 2022 – december 2022
- Fase 4: de planvormingsfase januari 2023 - juni 2023
- Fase 5: de goedkeuringsfase juli 2023 – oktober 2023

De vooropgestelde timing is indicatief en afhankelijk van onder andere het aantal en de aard van de ontvangen adviezen en opmerkingen.

4.2.1. Voorafgaandelijke fase

Het proces voor het ontwerpend onderzoek voor de ruimtelijke herinrichting van het oostelijk deel van de Ring rond Brussel (R0) en specifiek voor het knooppunt Vierarmen ging van start in augustus 2018.

4.2.1.1. Doelstelling – onderzoek

Tijdens de voorafgaandelijke fase werd de streefbeeldstudie van AWV uit 2005-2006 aangevuld met nieuwe inzichten en oplossingsmogelijkheden voor nieuwe uitdagingen. Deze fase bestond voornamelijk uit ontwerpend onderzoek en aftoetsen van mogelijkheden door middel van overleg en participatie. De informatie verzameld tijdens de voorafgaandelijke fase wordt als input meegenomen voor de vervolgstappen van de procedure.

4.2.1.2. Overleg en participatie

Bestuurlijke actoren

De bestuurlijke actoren worden vanaf het begin van het proces op de hoogte gebracht. Dit zijn de verschillende gemeenten, de relevante agentschappen, de departementen, de federale overheidsdiensten, beleidspartijen van het Vlaamse en het Waalse gewest, de vervoersmaatschappijen, de kabinetten.

Op 24/10/2018 werd de opdracht bekend gemaakt aan deze bestuurlijke actoren. Gelijk met de bekendmaking werd ook een uitnodiging gestuurd om deel te nemen aan de kick-off sessie op 08/11/2019, twee werksessies (rond het thema leefbaarheid op 20/11/2019 en rond mobiliteit op 22/11/2019) en een terugkoppeling van de eerste bevindingen op 06/12/2019.

Op de kick-off sessie werd de scope, de aanleiding en de doelstelling voor R0 Oost uit de doeken gedaan. Daarnaast werd ook het projectteam en hun expertise voorgesteld. Er werd rond twee tafels een eerste keer gediscussieerd over de twee centrale thema's mobiliteit en leefbaarheid. Deze korte discussie diende om het initiatief te situeren en om deelnemers te informeren over de vervolgssessies. Er werd de bestuurlijke actoren gevraagd mee te delen indien er relevante projecten lopende zijn in het gebied.

De twee werksessies werden opgebouwd rond de thema's mobiliteit en leefbaarheid. De bedoeling van de werksessie was meteen een duidelijk beeld krijgen van wat er leeft in het gebied door middel van interactie en discussie. Zo kreeg het ontwerpteam een beter beeld van de knelpunten en kansen

in de omgeving. Daarnaast vormden de werksessies ook een kans om de te betrekken belangengroepen en bedrijven af te bakenen.

Op de werksessie leefbaarheid waren 19 deelnemers aanwezig van de volgende instanties: -

- Brussel Leefmilieu
- Brussel Mobiliteit
- AWW
- ANB
- MOW
- Department Omgeving
- Provincie Vlaams-Brabant
- Gemeente Tervuren
- Gemeente Hoeilaart
- Gemeente Sint-Pieters-Woluwe
- Gemeente Kraainem
- Gemeente Overijse

De werksessie mobiliteit had 15 deelnemers. Volgende instanties werden vertegenwoordigd:

- Brussel Leefmilieu
- Brussel Mobiliteit
- Brussel Perspectief
- AWW
- ANB
- MOW
- Gemeente Overijse
- Gemeente Kraainem
- Gemeente Tervuren
- Gemeente Hoeilaart

Twee weken na deze werksessies werd een terugkoppelingsmoment georganiseerd.

Op het terugkoppelingsmoment werd het concept van het schetsboek geïntroduceerd. Dit is een evoluerend document waarin alle projecten en ideeën worden opgelijst per zone. De projecten in het schetsboek zijn deels gebaseerd op de streefbeeldstudie van AWW uit 2005-2006 dat het uitgangspunt is voor deze studie, aangevuld met nieuwe inzichten, een grotere focus op fietsgerelateerde projecten en met integratie van wat op de werksessies werd verwoord. Dit schetsboek werd op 21/12/2018 rondgestuurd naar alle voorgenoemde bestuurlijke actoren met de uitnodiging de eerste voorstellen te evalueren, opmerkingen aan te brengen en draagvlak weer te geven. Het geheel werd 'Het Grote Schetsboek versie december 2018' genoemd.

In de maanden erna werd het schetsboek gepresenteerd aan de colleges van Tervuren, Sint-Genesius-Rode, Overijse, Hoeilaart, Kraainem, Sint-Pieters-Woluwe, en Oudergem met speciale aandacht voor het ontwerp van de kruispunten Vierarmen, Leonard, Groenendaal en Brabantlaan (Jezus-Eik). Daarnaast werd ook bilateraal overleg gevoerd met de kabinetten Smet en Weyts, met Brussel Perspectief, ANB, en met SPW Wallonië. Een update van het schetsboek werd verspreid in februari 2019. Voorts werd ook bilateraal overleg gevoerd met Team MOW.

Het slotmoment op 22 mei 2019 vormt het afsluitend moment voor de eerste fase van de studie rond R0 Oost. In een volgend traject worden de ideeën uit het schetsboek verder geconcretiseerd en uitgediept. De projecten die geselecteerd zijn als quick-wins worden zo snel mogelijk richting uitvoering gebracht. Op het slotmoment wordt ook de meest recente versie van het Schetsboek verdeeld, dat nu hernoemd is tot 'Projectboek'.

Belangengroepen en bedrijven

In eerste instantie werd met de projectgroep van Horizon+ gesproken, gezien het intensieve voortraject dat zij reeds liepen binnen het gebied. Zij presenteerden de plannen en toekomstbeelden voor de toeristische poort Groenendaal en Jezus-Eik. Het strategisch project Horizon+ is een samenwerking van de gemeenten Sint-Genesius-Rode, Hoeilaart, Tervuren, Overijse, het agentschap Natuur en Bos, de provincie Vlaams-Brabant en de regionale landschappen, met sterkte financiële steun van het Departement Omgeving. Doel is de projectgemeenten en het Zoniënwoud beter met elkaar te verbinden door een functieversterking van de open ruimte binnen het bebouwd perifeer landschap.

Twee onderzoekers van de VUB presenteerden hun uitgebreid onderzoek naar pendelbewegingen in en naar Brussel. Door middel van een multicriteria-analyse ontwikkelde de VUB een tool om te achterhalen hoe en waarom bepaalde projecten met betrekking tot infrastructuur worden geselecteerd voor uitvoering.

De Brusselse en de Vlaamse Bouwmeester werden op de hoogte gebracht en evalueerden de verschillende projecten van het Schetsboek.

VOKA werd betrokken om de bedrijven in het gebied op de hoogte te stellen. Dit gebeurde door middel van een aankondiging in het nieuwsblad van VOKA dat in januari 2019 werd verspreid. Hierin stond ook de uitnodiging deel te nemen aan de online bevraging (zie bewoners en gebruikers). Ook in de Franstalige werknemersorganisatie BECI werd de aankondiging en uitnodiging verspreid via hun nieuwsblad in februari 2019.

Natuurpunt Zaventem en actiegroep Sterrebeek2000 werden betrokken en op de hoogte gebracht van de verschillende voorstellen.

Bilateraal overleg werd gevoerd met de TEC en De Lijn met betrekking tot de projecten die een impact hebben op de haltes en doorstroming van het busverkeer.

De fietsmanagers van Brussel en provincie Vlaams-Brabant werden uitgenodigd om de verschillende fietsgerelateerde projecten te bespreken. De projecten werden ook voorgelegd aan het fiets-GEN. Tot slot werden de projecten geëvalueerd door de Fietsersbond en de GRACQ.

Bewoners en gebruikers

Op 6 december 2018 werd een online bevraging gelanceerd op ringoost.be. Op die manier kon de bevolking op een laagdrempelige en rechtstreekse manier worden betrokken bij het ontwerpproces. In het eerste deel van de bevraging dat liep tot 8 maart 2019 werd gepolst naar het verplaatsingsgedrag van de omwonenden en gebruikers van de ring. Daarnaast kon men door middel van verschillende kaarten aangeven op welke plaatsen men last had van sluipverkeer en waar gevaarlijke punten voor fietsers, voetgangers of automobilisten zich bevonden. De online bevraging werd veelvuldig opgepikt door kranten en magazines zoals het Laatste Nieuws, het Nieuwsblad, Bruzz, Rondon, bx1 en La Capitale.

Het eerste deel van de bevraging werd ingevuld door 1341 personen. Er werd een goede gendersplit bereikt en het merendeel van de deelnemers is tussen 25 en 64 jaar en werkt in Brussel. Er werd dus een goede representatie bereikt. Een zeshonderdtal mensen liet een emailadres na om op de hoogte gehouden te worden met betrekking tot verdere ontwikkelingen.

In februari 2019 werd een reeks van gespreksavonden (zie *supra*, 2.3.1) doorheen de gebieden van R0 noord en oost georganiseerd. Op de gespreksavonden werd uitvoerig toelichting gegeven bij de 'Werken aan de Ring' en werden thema's zoals groenverbindingen, fietsverbindingen, maar ook geluid en fijn stof inzichtelijker gemaakt.

De gespreksavonden vonden in 2019 plaats op:

- 5 februari –Overijse;
- 6 februari – Oudergem;
- 12 februari – Sint-Lambrechts-Woluwe;
- 13 februari – Wezembeek-Oppem;
- 14 februari – Brussel-Centrum;

De gespreksavonden werden eerder lokaal georganiseerd en zoomden in op de specifieke zone waar de avond werd georganiseerd (zie 2.3.1).

Tijdens de gespreksavonden werd eerst ruimte en tijd voorzien om de inhoud van de Werken aan de Ring in detail te ontdekken (al dan niet begeleid door de ontwerpers, telkens op vraag van de bezoekers). Vervolgens werd de mogelijkheid geboden om deel te nemen aan gesprekstafels. Hoewel steeds aangepast aan de locatie was er algemeen een tafel die inzoomde op de lokale groenverbindingen en een tafel die de manier waarop de mensen zich vandaag en in de toekomst zullen verplaatsen (te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto) aankaartte.

Elke deelnemer kon tijdens deze tafelgesprekken zijn ideeën, bezorgdheden, wensen uiteenzetten waarna per thema een gesprek werd aangegaan. Er werd aangespoord tot een open, constructieve dialoog tussen ontwerpers en burgers, maar eveneens tussen burgers onderling. Al deze opmerkingen, suggesties en ideeën werden vervolgens geïnventariseerd en meegenomen in het verdere proces. De feedback is terug te vinden via de algemene website en wordt doorheen het proces aangevuld. Waar mogelijk, zullen de gestelde vragen worden beantwoord en/of zal worden aangegeven hoe een bepaald onderwerp wordt meegenomen in het verdere proces.

Daarnaast werd ook de mogelijkheid geboden om, los van de gesprekstafels, suggesties te noteren en mee te geven. Ook deze input wordt meegenomen in het verdere proces.

Om deze gespreksavonden kenbaar te maken aan het publiek werd en ze gedeeld in gemeentelijke krantjes en op de gemeentelijke websites, via sociale media en via een aankondiging in de tweede editie van het krantje van Werken aan de Ring.

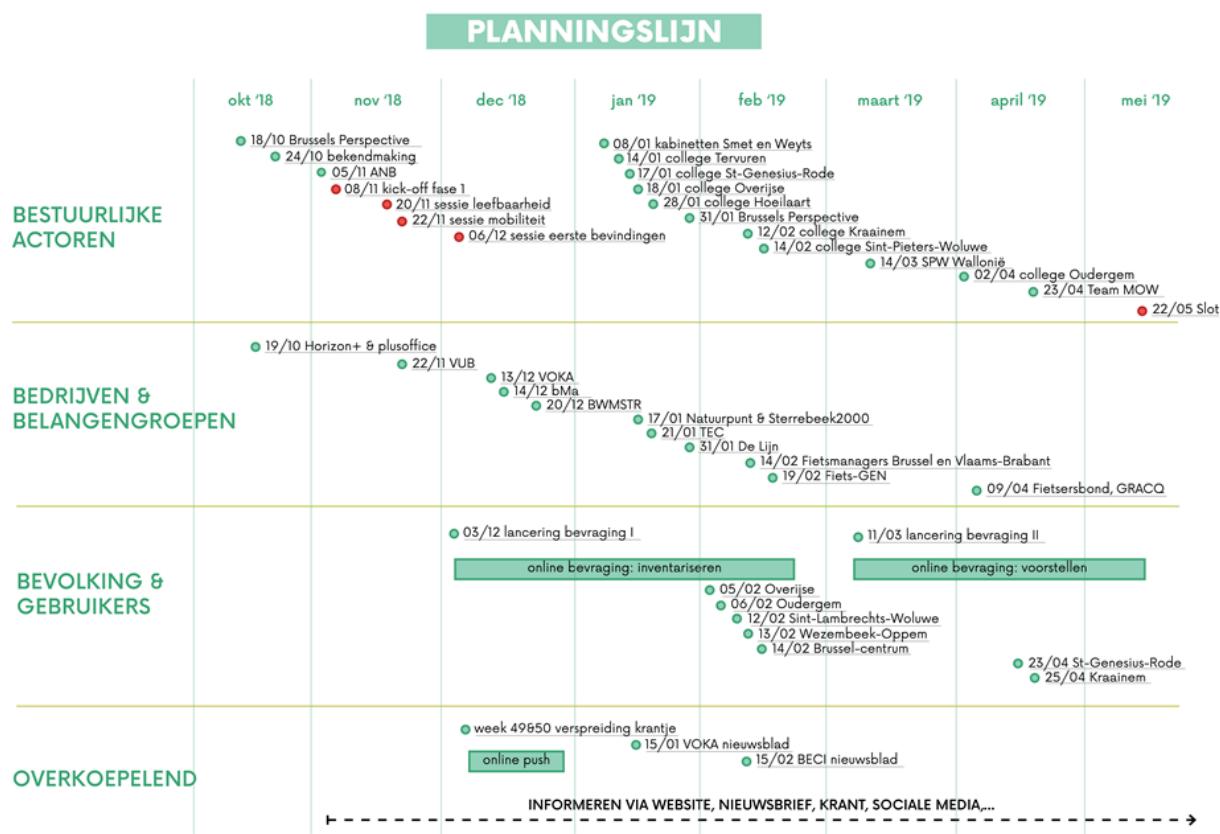
Vanaf 12 maart 2019 werd het tweede deel van de bevraging online gezet. In dit tweede gedeelte werden alle projecten op een overzichtelijke manier getoond en kon men deze becommentariëren en evalueren. Op dezelfde pagina kon men ook de belangrijkste bevindingen uit het eerste gedeelte nalezen. Degenen die hun e-mailadres hadden nagelaten na het eerste deel, werden op de hoogte gebracht van het tweede deel. Voorts werd ook dit tweede deel opgepikt in de kranten: Het Laatste Nieuws, het Nieuwsblad, bruzz. Dit tweede deel bereikte ook veel nieuwe respondenten: meer dan 40% van de deelnemers van het tweede deel gaf aan het eerste deel niet te hebben ingevuld. Uiteindelijk telde het tweede gedeelte 1755 deelnemers.

Voor het geïntegreerd planningsproces is ervoor gekozen om de procesaanpak niet van nul te laten beginnen, maar verder te werken op de reeds opgestarte dialoog met alle actoren (opstartfase).

Hierna wordt dieper ingegaan op de verschillende hierboven opgesomde fasen.



Overzicht van de overlegmomenten in de voorafgaandelijke fase



4.2.1.3. Documenten

Het voorbereidend ontwerpend onderzoek heeft geresulteerd in verschillende werkdocumenten. Het concept schetsboek was een evoluerend document.

Op basis van het gevoerde overleg werd alles gebundeld in 'Het Grote Schetsboek versie december 2018' en uiteindelijk in het 'Projectboek'.

4.2.2. Opstartfase

De opstartfase vormt de eerste formele stap van het geïntegreerd planningsproces.

4.2.2.1. Doelstelling – onderzoek

Het doel van deze fase is het uitvoeren van een eerste verkenning, het formuleren van de doelstelling, de opmaak van de start- en procesnota opstartfase door het planteam en het uitvoeren van alle acties om deze documenten - na goedkeuring door de Vlaamse Regering - publiek te maken.

Tijdens deze fase werd vooreerst het planteam samengesteld (het Departement Omgeving en De Werkvennootschap). Het planteam staat gezamenlijk in voor de opmaak van de start- en procesnota 1. De startnota beschrijft de context, de doelstelling, de reikwijdte, de detaillingsgraad, de voorziene planonderdelen en de te onderzoeken effecten van het voorgenomen plan waaronder de aanpak van de milieubeoordeling. De erkende MER-deskundigen stellen de scope van de op te stellen milieubeoordeling vast, hetgeen zal worden afgetoetst met het team MER.

In de startnota wordt het vooronderzoek van het MER-onderzoek opgenomen (zie toelichting onder punt 4.1). De startnota bevat echter nog geen uitgewerkte beschrijving en beoordeling van de effecten voor de bestemmingswijzigingen van de respectievelijke knoop zelf, maar wel een beschrijving van de wijze waarop de effecten onderzocht en beoordeeld zullen worden (zie hoofdstuk 'scoping' in de startnota). Ook de planopties worden in de startnota nog zeer algemeen gehouden (enkel de bestemming, zonder concrete invulling, zie hoofdstuk 'planvoornemen' in de startnota). De startnota is immers nog geen ontwerpplan waarover al beslissingen genomen zijn. Omwille van deze reden worden voldoende vrijheidsgraden in de startnota opgehouden, zodat adviesinstanties, stakeholders en de bevolking de mogelijkheid hebben om hun inbreng in de opmaak van het plan te kunnen doen. Het is de bedoeling om op basis van de startnota met de bevolking in discussie te gaan tijdens de participatiemomenten.

4.2.2.2. Overleg- en participatie

Planteam

Het planteam heeft tweewekelijks overleg gepleegd, of volgens noodzaak, en gezamenlijk gewerkt aan de start- en procesnota 1.

Onderwerpen van het overleg zijn het te doorlopen planningsproces, de definitie van de plandoelstellingen, de opbouw van de start- en procesnota 1, en de volledige inhoud van de nota's.

De meeste planteamvergaderingen waren werksessies, waarbij inhoudelijk over onder andere het te voeren planproces, de plandoelstellingen en het planvoornemen werd nagedacht. De startnota is de weerslag van dit overleg.

Actorenoverleg

Vanaf najaar 2019 wordt een intensief proces van overleg gevoerd met de verschillende betrokken partners (zowel de Vlaamse steden, gemeenten en administraties als de stad Brussel, de Brusselse gemeenten en administraties) om gezamenlijk de geselecteerde projecten uit het Projectboek richting uitvoering te brengen. Gemiddeld op twee à drie maandelijks basis vinden deze overleggen plaats. Het eerste overleg Actorenoverleg vond plaats op 5 november 2019.

Op 14 januari 2020 werden de verschillende alternatieven besproken.

Vooraleer de start- en procesnota 1 ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering werden voorgelegd, werd hier op 22 juni 2021 nog een Actorenoverleg aan gewijd.

Bilateraal overleg

Tijdens enkele bilaterale contacten werd voornamelijk ingegaan op de bezorgdheden omtrent de kwetsbare omgeving van het Zoniënwood en op de onderzoekpistes met betrekking tot bijkomende ruimte voor bos.

- 8 mei 2020: ANB
- 24 november 2020: ANB en Horizon+
- 30 april 2021: Horizon+ en gemeente Overijse

Overleg belangengroepen

Op 11 mei 2021 werd in samenwerking met VOKA een infosessie voor de bedrijven van de Druivenstreek georganiseerd. Dit overleg ging door onder vorm van een webinar .

Overlegorgaan

Input vanuit het overlegorgaan werd verwerkt door het planteam alvorens beide documenten door de Vlaamse Regering werden goedgekeurd, en vervolgens publiek werden gemaakt.

Publieke raadpleging en participatiemoment (eerste participatiemoment)

Publieke raadpleging

Conform de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening dient gedurende een termijn van zestig dagen een publieke raadpleging over de startnota in de betrokken gemeenten te worden georganiseerd.

Het doel van deze eerste raadpleging is om reeds vroeg in het proces de kwaliteit van het uiteindelijke GRUP te vergroten. De raadpleging zoekt immers naar inbreng over *de probleemstelling, de inhoudsafbakening en de scope van het voorgenomen plan en de scope van de effectenbeoordelingen*. Het eindresultaat van de raadpleging, de participatiemomenten en de adviesvraag is een verzameling van adviezen, inspraakreacties en een verslag van de participatiemomenten. De verslagen van de participatie worden bijgevoegd als bijlage bij de procesnota. Een samenvatting van de adviezen en inspraakreacties en de behandeling ervan wordt opgenomen in de scopingnota.

De Vlaamse Regering keurde op 8 oktober 2021 de start- en procesnota's goed voor de 4 GRUP-procedures tot optimalisatie/reorganisatie van de knooppunten Vierarmen, Leonard, Groenendaal en Jezus-Eik. De raadpleging liep van 16 november 2021 tot en met 14 januari 2022. Er werden vier publieke participatiemoment(en) georganiseerd, waarvan drie online en één fysiek:

- donderdag 25 november 2021 van 19u tot 21u (alle vier de GRUP's)
- maandag 13 december 2021 van 19u tot 21:30u (Groenendaal en Jezus-Eik)
- dinsdag 14 december 2021 van 19u tot 21:30u (Leonard en Vierarmen)
- woensdag 15 december 2021 van 19u tot 21:30u (alle vier de GRUP's).

Het fysieke participatiemoment (25 november 2021) werd vormgegeven als infomarkt. In een eerste zaal werden enerzijds de procesvideo en anderzijds de toelichtende video's per knooppunt getoond. Deze video's werden ter voorbereiding van de publieksmomenten reeds publiek gemaakt via de verschillende gebruikte kanalen. In deze eerste zaal werden ook folders ter beschikking gelegd waarin de hoofdlijnen uit de start- en procesnota's toegelicht worden. In de overige zalen werden panelen getoond met daarop een bevattelijke samenvatting van de inhoud van de start- en procesnota's.

Voor de participatiemomenten die gedurende de maand december werden georganiseerd werd de werkvorm online infosessie (per Teams) toegepast. Er was een chatbox voorzien waar de deelnemers permanent met de deskundigen van het Departement Omgeving, De Werkvennootschap en de studie bureaus konden communiceren. Vragen konden vrij gepost worden en werden zoveel mogelijk onmiddellijk in de chatbox behandeld tijdens het infomoment. Aansluitend op de toelichting door de deskundigen werden verschillende vragen mondeling toegelicht voor alle online-deelnemers.

De drie online participatiemomenten werden aangezet met een welkomstwoord en een eerste inleidende toelichting gegeven door De Werkvennootschap. Aansluitend was er een toelichting door de Werkvennootschap betreffende het te volgen traject van de vier afzonderlijke GRUP's: GRUP Groenendaal, GRUP Jezus-Eik, GRUP Vierarmen en GRUP Leonard. Studiegroep Omgeving gaf een toelichting over de start- en procesnota's waarbij er werd ingezoomd op de verschillende (hoofd)plandoelstellingen. Aansluitend lichtte Antea Group de milieubeoordeling op planniveau (PlanMER) toe. Tot slot werd het procesverloop van de vier afzonderlijke GRUP's door Departement Omgeving besproken.

De verslagen zijn opgenomen in bijlage 5.2.2.

Adviesvraag

De Vlaamse Regering dient als bevoegde overheid het advies over de startnota van de daartoe bevoegde adviesinstanties op te vragen. Decretaal bepaald, betreft het de Strategische adviesraad, de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen, de betrokken provincies, het CBS van de betrokken gemeenten, het Waals Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Overeenkomstig het uitvoeringsbesluit worden nog een heel aantal advies verlenende instanties bevroegd. De lijst met

adviesinstanties is opgenomen in bijlage 5.2.1. De samenvatting en behandeling van de adviezen zijn opgenomen in de scopingnota.

De verwerking van de adviezen en inspraakreacties heeft geleid tot de scopingnota.

4.2.2.3. Documenten

Tijdens de publieke raadpleging werden volgende documenten ter beschikking gesteld:

- startnota met bijlagen;
- procesnota 1.

4.2.3. Scopingfase

4.2.3.1. Doelstelling – onderzoek

In deze fase wordt de startnota uitgeschreven tot een scopingnota. De scopingnota bepaalt de te onderzoeken ruimtelijke aspecten en de effectenbeoordelingen die moeten worden uitgevoerd, alsook de methode ervan. Wat het milieueffectenonderzoek betreft, heeft dit enkel betrekking op het specifieke onderdeel van het MER (zie toelichting onder punt 4.1). Door het opmaken van de scopingnota wordt er richting gegeven aan het onderzoek voor wat betreft het plan zelf en de effecten. De scopingnota bevat aldus zelf nog geen inhoudelijke effectenbeoordelingen.

Tijdens het proces van de opmaak van de scopingnota kan de scopingnota ook nog bijgesteld worden. Een bijstelling van de scopingnota kan bijvoorbeeld nodig zijn wanneer er diverse planalternatieven of varianten te onderzoeken zijn of wanneer het (effecten)onderzoek, tot nieuwe/gewijzigde inzichten heeft geleid.

Bij de opmaak van de scopingnota wordt rekening gehouden met de adviezen en het resultaat van de participatie tijdens de opstartfase (zie 4.2.2.2). De diensten bevoegd voor milieueffectrapportage en veiligheidsrapportage dienen in de loop van de scopingfase hun kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het planmilieueffectenrapport in de scopingnota te integreren.

De scopingnota betreft aldus een weergave van het voortschrijdend inzicht tussen de fase van de opstart en de voorlopige vaststelling van het ontwerp- GRUP en geeft daarenboven ook aan hoe is omgegaan met de adviezen en de inspraakreacties.

4.2.3.2. Overleg- en participatie

Planteam

Het planteam werkte gezamenlijk aan de verwerking van de inspraakreacties en adviezen en de opmaak van de procesnota 2 en de scopingnota. Vervolgens keurde het planteam de scopingnota goed op 13 september 2022. Het verslag is opgenomen in bijlage 5.3.

Actorenoverleg en Overlegorgaan

Sinds de publieke raadpleging over de startnota is er geen actorenoverleg geweest.

Een vergadering met het Overlegorgaan ging door op 30 maart 2022. Op dit overleg werd feedback gegeven over de inspraak op de startnota's.

Intergewestelijke overlegstructuren

In het kader van de benodigde samenwerking tussen Brussel en Vlaanderen omtrent realisatie van knooppunt Leonard en Vierarmen wordt een samenwerking tussen het Brussels hoofdstedelijk en het Vlaamse gewest onderzocht via de T.OP Noordrand.

4.2.3.3. Documenten

Tijdens deze fase zullen volgende documenten ter beschikking worden gesteld:

- scopingnota en bijlagen;
- procesnota 2 en bijlagen.

4.2.4. Ontwerp planvormingsfase

4.2.4.1. Doelstelling – onderzoek

De ontwerp planvormingsfase heeft tot doel een inhoudelijk gedragen voorstel van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op te maken. De ontwerp planvormingsfase eindigt bij de plenaire vergadering of schriftelijke adviesvraag. Voor het GRUP wordt een plenaire vergadering met de adviesinstanties voorzien.

Na de opmaak van de scopingnota wordt het plan verder uitgewerkt samen met de effectbeoordelingen en eventuele andere onderzoeken die relevant worden geacht. Alternatieven worden onderzocht m.b.t. hun ruimtelijke en andere effecten en m.b.t. de doelstellingen van het plan. Eventueel kunnen bepaalde alternatieven verlaten worden op basis van de beoordelingen of kunnen nieuwe varianten worden toegevoegd. De ontwerp planvormingsfase heeft als uiteindelijke doel om een inhoudelijk gedragen voorstel van het (voor)ontwerp GRUP op te maken.

De ontwerp planvormingsfase eindigt bij de plenaire vergadering en/of schriftelijke adviesvraag. Over het voorontwerp GRUP wordt een plenaire vergadering met de adviesinstanties gehouden.

Deze vergadering dient om het voorontwerp, waarin de resultaten van de uitgevoerde effectenbeoordelingen mee zijn opgenomen, te bespreken met de adviesinstanties.

4.2.4.2. Overleg en informele participatie

De overleg- en informele participatiemomenten zullen identiek worden georganiseerd aan deze zoals hoger uiteengezet.

4.2.4.3. Documenten

Volgende documenten zullen tijdens deze fase ter beschikking worden gesteld:

- het voorontwerp GRUP;
- resultaten van het gevoerde onderzoek;
- aangepaste versie van de procesnota.

4.2.5. Planvormingsfase

4.2.5.1. Doelstelling – onderzoek

Tijdens deze fase worden het ontwerpplan en de effectbeoordeling opgemaakt. Deze fase eindigt bij de voorlopige vaststelling van het plan en het openbaar onderzoek.

Het ontwerp GRUP wordt afgewerkt door het planteam op basis van de resultaten van het tot dan afgelegde planningsproces: de ontwerp-effectenbeoordelingen, de adviezen van de adviesinstanties en/of de resultaten van de plenaire vergadering(en). Het ontwerp GRUP en de ontwerp-

effectenbeoordelingen zullen aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd om het ontwerp GRUP voorlopig vast te stellen.

Dit voorlopig vastgestelde ontwerp GRUP en de bijhorende ontwerp-effectbeoordelingen zijn vervolgens voorwerp van een openbaar onderzoek.

4.2.5.2. Overleg-en participatie

De overleg- en informele participatiemomenten zullen identiek worden georganiseerd aan deze zoals hoger uiteengezet.

Naast de hierboven vermelde overleg- en informele participatiemomenten zal een tweede formeel participatiemoment, m.n. het openbaar onderzoek worden georganiseerd. Het openbaar onderzoek heeft als doel het betrokken publiek de mogelijkheid te geven zich te kunnen uitspreken over het voorliggende ontwerp GRUP én de bijhorende ontwerp-effectenbeoordelingen. Het openbaar onderzoek duurt 60 dagen. Dit openbaar onderzoek wordt minstens binnen de 30 dagen na de voorlopige vaststelling aangekondigd in het Belgisch Staatsblad. Het openbaar onderzoek start uiterlijk de dertigste dag (termijn van orde) nadat de aankondiging ervan in het Belgisch Staatsblad is verschenen. De resultaten van het openbaar onderzoek zullen verwerkt worden door het planteam. Het planteam zal moeten nagaan in hoeverre er op basis van de resultaten van het openbaar onderzoek wijzigingen aan zowel het GRUP als de uitgevoerde effectenbeoordelingen noodzakelijk zijn. De resultaten en de daaruit voortvloeiende aanpassingen zullen in de aanhef van het besluit van het definitief vastgestelde GRUP worden opgenomen.

4.2.5.3. Documenten

Volgende documenten zullen tijdens deze fase ter beschikking worden gesteld:

- het ontwerp GRUP;
- resultaten van het gevoerde onderzoek;
- aangepaste versie van de procesnota.

4.2.6. Goedkeuringsfase

4.2.6.1. Doelstelling – onderzoek

In de laatste fase worden de resultaten van het openbaar onderzoek verwerkt en wordt het definitieve plan opgemaakt. De Vlaamse Regering keurt het plan daarop definitief goed.

Het team MER en team Externe Veiligheid zullen voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het GRUP de kwaliteit van de milieubeoordeling en het ruimtelijk veiligheidsrapport beoordelen.

4.2.6.2. Indicatieve timing

De timing zal tijdens de goedkeuringsfase worden aangevuld.

4.2.6.3. Documenten

Volgende documenten zullen tijdens deze fase ter beschikking worden gesteld:

- het GRUP;
- resultaten van het gevoerde onderzoek;
- aangepaste versie van de procesnota.

5 Bijlagen

5.1. Interregionaal overleg powerpointpresentatie



1



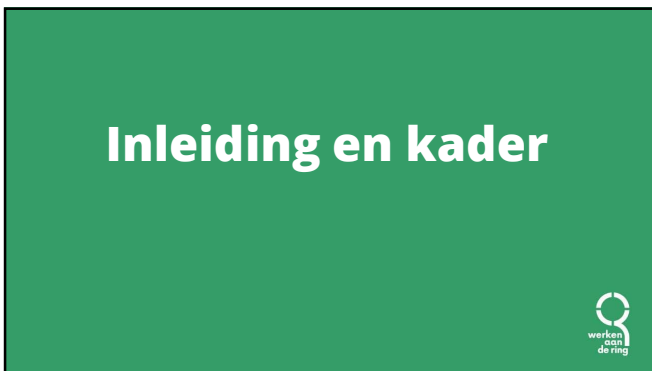
2



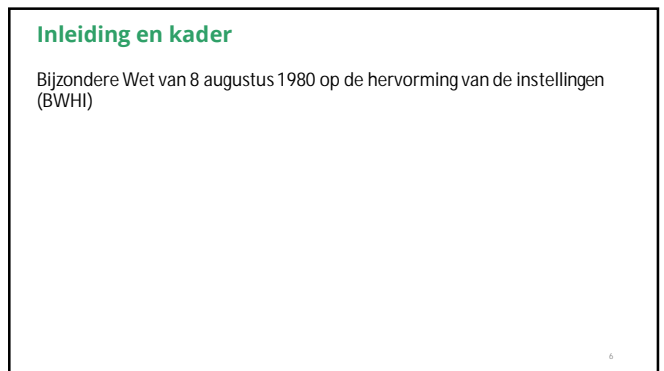
3



4



5



6

R0-Oost

Noodzaak opmaak GRUP's + plandoelstellingen

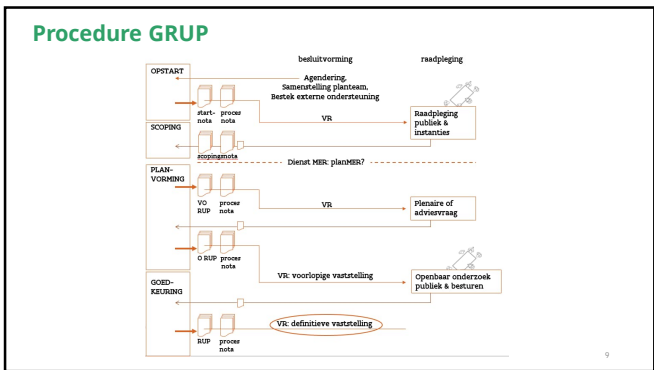


7

Waarom een GRUP (Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan)

- Realiseren van plandoelstellingen en toekomstvisie;
- Komen tot oplossingen die voldoen aan een goede ruimtelijke ordening;
- Randvoorwaarden voor toekomstige vergunningsaanvragen vastleggen (bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften);
- Alle mogelijke oplossingen op planniveau toetsen aan mogelijke effecten.

8



9

R0 Oost: Plandoelstellingen goedgekeurd VR 8/10/2021

- o Hoofdplandoelstelling – optimalisatie/reorganisatie van de knooppunten
 - o Subplandoelstelling 1 – netwerken verbeteren
 - o Hogere fijnmazigheid en directheid (voor duurzame modi)
 - o Rationele structuur
 - o Subplandoelstelling 2 – verbeteren leefomgevingskwaliteit
 - o Zowel bebouwde ruimte leefbaarder maken als groenblauwe, ecologische verbindingen versterken en de open ruimte vrijwaren en kwalitatief versterken
 - o Versterking bosstructuur
 - o Zo min mogelijk bijkomend ruimtebeslag en geen netto toename van verharding in het gebied



10

R0-Oost

Stand van zaken van de 4 geïntegreerde planningsprocessen



11

Stand van zaken Vlaamse GRUP's voor de herinrichting van de vier knooppunten R0-oost

- 8/10/2021 – startbeslissing door Vlaamse Regering:
 - o Goedkeuring startnota's
 - o Publieke raadpleging (16 november 2021 - 14 januari 2022) en adviesvraag
 - o Vlaamse minister bevoegd voor Justitie en Handhaving, Omgeving, Energie en Toerisme wordt gelast met het overmaken van de startnota's aan het BHG en samen met de Vlaamse minister bevoegd voor Mobiliteit en Openbare werken gesprekken met hun collega's van het BHG, het Waals Gewest en het federale niveau op te starten met betrekking tot deze planningsprocessen
→ huidig overleg

12

R0 Oost: van schetsen naar plannen

eerste fase: sept '18 - mei '19
Actualisatie van de streefbeeldstudie 2005

tweede fase: sept '19 - ...

- Planinitiatiefiv realisatie streefbeelden grote knopen
- Uitwerken van de geselecteerde quick wins (vergunningen)

derde fase
Concrete uitwerking geselecteerde projecten

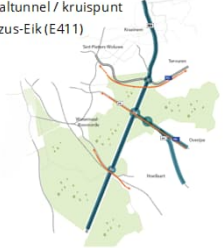



13

13

4 grote verkeersknooppunten

- Vierarmtunnel/ kruispunt
- Leonardtunnel/ kruispunt
- Groenendaaltunnel/ kruispunt
- Complex Jezus-Eik (E411)

14

14

4 grote verkeersknooppunten

- Enkel knopen
- Zeer sterke interactie met Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Gelegen in het Zoniënwood
 - Natura 2000
 - Unesco Werelderfgoed

→ Opstart 4 GRUP's



15

15

Vierarmen

16

16

Weerhouden alternatieven Vierarmen-noord

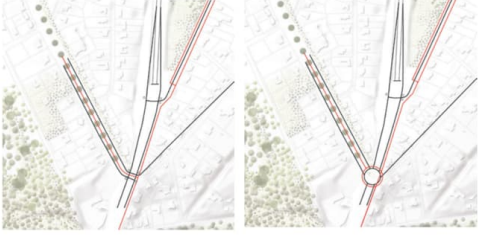


BESTAANDE TOESTAND OVONDE

17

17

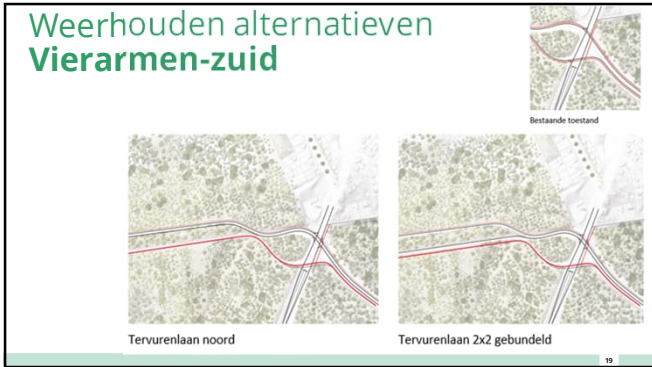
Weerhouden alternatieven Vierarmen-noord



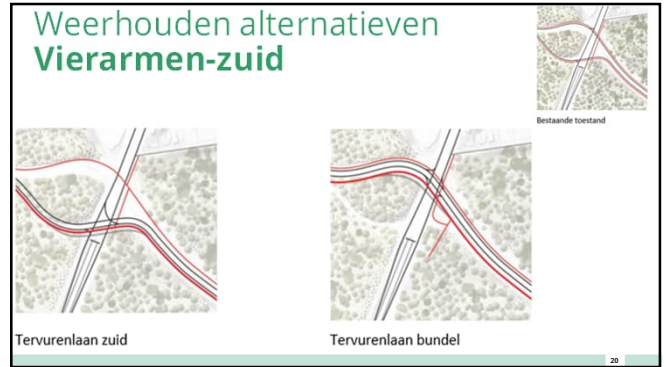
2X KRUISPUNT 1X KRUISPUNT + 1X ROTONDE

18

18



19



20



21



22



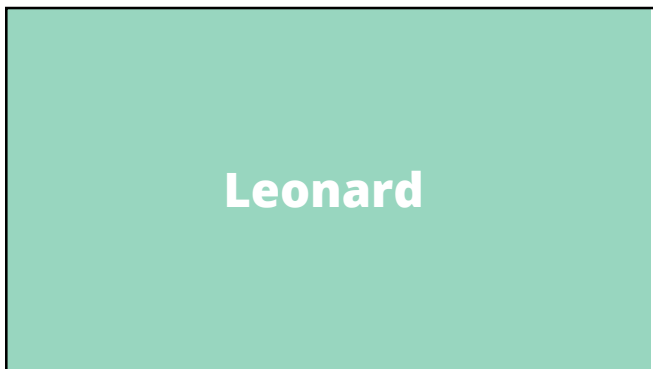
23



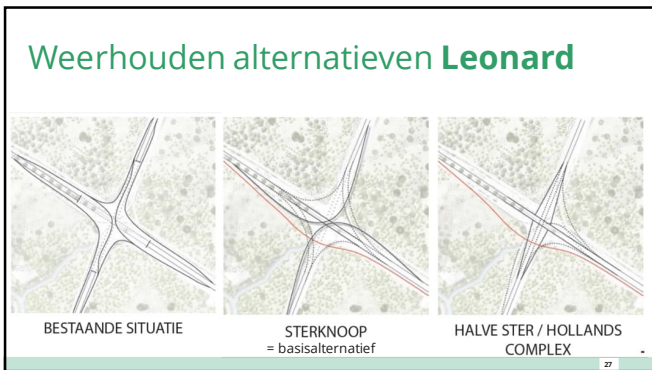
24



25



26



27



28



29



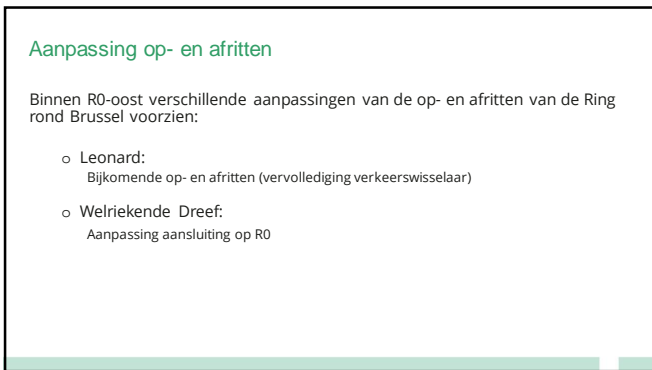
30



31



32



33



34



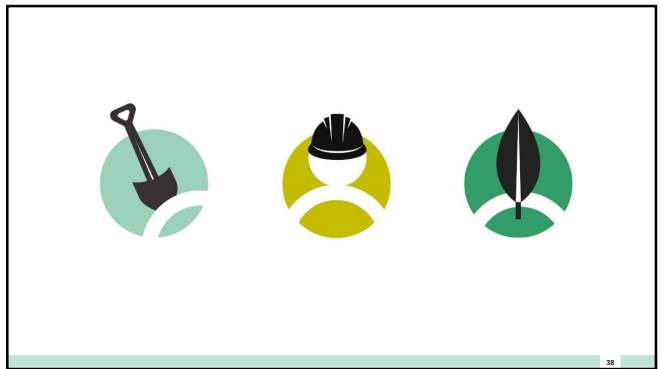
35



36



37



38



39

5.2. Participatie- en adviesronde

5.2.1. Lijst adviesinstanties

Ruimtelijke herinrichting knooppunt Vierarmen op de Ring rond Brussel (R0)

VOLGENDE INSTANTIES WERDEN GERAADPLEEGD

- (Strategische AdviesRaad) Minaraad
- Agentschap Wegen en Verkeer
- Agentschap Wonen-Vlaanderen
- Agentschap voor Natuur en Bos (Vlaams-Brabant)
- Brussels Hoofdstedelijk Gewest
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Departement Omgeving
- ELIA ASSET
- FLUXYS BELGIUM
- Fluvius System Operator
- Hoeilaart
- Kraainem
- Onroerend Erfgoed
- Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
- Oudergem
- Overijse
- Provincie Vlaams-Brabant
- Sint-Genesius-Rode
- Sint-Lambrechts-Woluwe
- Strategische AdviesRaad Ruimtelijke Ordening
- Terhulpen
- Tervuren
- Vlaams Energieagentschap
- Vlaams agentschap Zorg en Gezondheid
- Vlaamse Landmaatschappij (Vlaams-Brabant)
- Vlaamse Milieumaatschappij (Water)
- Vlaamse Milieumaatschappij (Lucht)
- Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn
- Waterloo
- Watermaal-Bosvoorde
- Wezembeek-Oppem
- Zaventem
- Sint-Pieters-Woluwe

VOLGENDE INSTANTIES HEBBEN EEN ADVIES UITGEBRACHT

- FLUXYS BELGIUM
- Vlaams agentschap Zorg en Gezondheid
- Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
- Provincie Vlaams-Brabant
- Departement Mobiliteit en Openbare Werken
- Vlaamse Milieumaatschappij (Lucht)
- Agentschap Wegen en Verkeer
- Hoeilaart
- Overijse
- Onroerend Erfgoed
- Agentschap voor Natuur en Bos (Vlaams-Brabant)
- Vlaamse Milieumaatschappij (Water)
- Strategische AdviesRaad Ruimtelijke Ordening

5.2.2. Verslagen fysieke en online participatiemomenten

datum: 15/12/2021
aanwezig: De Werkvennootschap;
Departement Omgeving
Studiegroep Omgeving
Mint NV
Antea Group
D+A

Agenda

Verloop van het participatiemoment - behandelde GRUP's

- **Woensdag 15/12/2021 - GRUP Groenendaal, GRUP Jezus-Eik, GRUP Leonard en GRUP Vierarmen - Franstalige infosessie**

Verslag

1. Context en verloop van de participatiemomenten

De Vlaamse Regering keurde op 8 oktober 2021 de start- en procesnota's goed voor de 4 GRUP-procedures tot optimalisatie/reorganisatie van de knooppunten Vierarmen, Leonard, Groenendaal en Jezus-Eik. De raadpleging loopt van 16 november 2021 tot en met 14 januari 2022. Er werden 3 publieke online-participatiemomenten¹ georganiseerd:

- maandag 13 december 2021 van 19u tot 21:30u
- dinsdag 14 december 2021 van 19u tot 21:30u
- woensdag 15 december 2021 van 19u tot 21:30u

Voor deze participatiemomenten werd de werkvorm online infosessie (per Teams) toegepast. Er was een chatbox voorzien waar de deelnemers permanent met de deskundigen van het Departement Omgeving, De Werkvennootscha en de studie bureaus konden communiceren. Vragen konden vrij gepost worden en werden zoveel mogelijk onmiddellijk in de chatbox behandeld tijdens het infomoment. Aansluitend op de toelichting door de deskundigen werden verschillende vragen mondeling toegelicht voor alle online-deelnemers.

De drie participatiemomenten werden aangezet met een welkomstwoord en een eerste inleidende toelichting gegeven door De Werkvennootschap. Aansluitend was er een toelichting door de Werkvennootschap betreffende het te volgen traject van de vier afzonderlijke GRUP's: GRUP Groenendaal, GRUP Jezus-Eik, GRUP Vierarmen en GRUP Leonard. Studiegroep Omgeving gaf een toelichting over de start- en procesnota's waarbij er werd ingezoomd op de verschillende (hoofd)plandoelstellingen.. Aansluitend lichtte Antea Group de milieubeoordeling op planniveau (Plan-MER) toe. Tot slot werd het procesverloop van de vier afzonderlijke GRUP's door Departement Omgeving besproken. De GRUP's bevinden zich nu in fase startnota. De publieke raadpleging- en adviesrondes lopen tot 14 januari 2022 .

Dit verslag geeft een samenvatting van alle mondelinge en schriftelijke ideeën, suggesties en opmerkingen die tijdens de participatiemomenten gegeven werden zoals weergegeven in de chatbox van het onlinemoment. In het verslag wordt geen verwerking van de vragen en de antwoorden opgenomen. Deze verwerking zal gebeuren in de volgende fase, bij de opmaak van scopingnota en de aanvulling van de procesnota door het planteam.

Het is niet verplicht en vandaag ook niet gebruikelijk dat mensen die een opmerking formuleerden een individueel antwoord krijgen van het planteam waarin hen wordt meegedeeld op welke manier rekening is gehouden met de ingediende ideeën, opmerkingen en suggesties. Het is een gangbare praktijk dat alle adviezen, opmerkingen en bezwaren over een bepaald onderwerp samen behandeld worden in de scopingnota. De scopingnota wordt gepubliceerd op de website en maakt daarna ook deel uit van het GRUP dat onderworpen wordt aan een openbaar onderzoek.

2. Woensdag 15 december – Franstalige infosessie

2.1. AANTAL DEELNEMERS INFOSESSIE: 259

2.2. SAMENVATTING IDEEËN, OPMERKINGEN EN SUGGESTIES:

Onderwerp	Idee, opmerking of suggestie	Aantal personen die het idee, de opmerking of suggestie formuleerden
Informatieve vragen of stellingen	Wat gaat u doen als de meerderheid van de omwonenden dit project niet wil?	1
	Wat is een PESR?	1
	Hebt u de voor- en nadelen gesimuleerd van de verschillende oplossingen die u voorstelt?	2
	Hoeveel geld wordt aan dergelijke werkzaamheden besteed en waar komen de subsidies vandaan?	1
	Kan het openbaar onderzoek van Natuur & bos de situatie veranderen en tot een sluiting leiden?	1
	Wat is het verschil tussen raadpleging en advies en openbare onderzoeken?	1
	In hoeverre zal rekening worden gehouden met onze opmerkingen in het Frans?	1
	De plannen zijn niet duidelijk, alles is in lichtgroene kleur en onleesbaar.	1
	Wat is een P&R?	1
	Het informatiedocument dat u noemt dat wordt bijgewerkt - waar bevindt zich deze?	1
	In een tijd waarin telewerken verplicht is, zullen de cijfers die u zult krijgen niet realistisch zijn voor de werkelijke omstandigheden.	1
	Stemt het Brussels Gewest in met uw voorstellen om de rijweg van de Tervurenlaan aan te passen?	2
	Heeft u van de andere regio's toestemming gekregen voor het 4 armen project?	1

	Maken de quick wins die op uw website worden gepresenteerd ook deel uit van de openbare raadpleging?	1
	Wat is de kostprijs van de investering van de Vlaamse overheid in Jezus-Eik?	1
	Zal het project gepaard gaan met onteigeningen of aankopen (voorkeurrechten) in de getroffen gebieden? Zijn er met de gemeenten al afspraken gemaakt over dit onderwerp?	2
Plandoelstelling	4 armen: wat is het voordeel van verkeerslichten te zetten aan het kruispunt Mechelsesteenweg. Gaat dit niet de doorvloeijing belemmeren?	1
	Hoe zit het met de toegang van de Brusselsesteenweg tot het knooppunt 4-armen (in beide richtingen)?	3
	Houdt de studie over het knooppunt Léonard rekening met de geplande vernietiging van het viaduct van Hermann Debroux?	3
	Er is geen speciale rijbaan voor het openbaar vervoer tussen 4 Arms en Groenendaal. Waarom niet, als het vloeroppervlak van de Leonard het toelaat?	1
	Voor de mobiliteit van de ouderen ... wat is er gepland?	1
	Waarom is de Bonne Odeur inlaat/uitlaat gesloten?	1
	In uw Groenendaal-oplossing, hoe komen we van de Duboislaan naar Léonard of naar La Hulpe? Op de schetsen lijkt dit niet meer mogelijk!	1
	Hoe zal het openbaar vervoer in Jezus-Eik worden georganiseerd?	1
	Hoe zit het met de opening van de avenue du bois? open in beide richtingen? 1 richting en welke? volledig gesloten?	2
	Is er een ontwikkeling gepland voor het Jezus Eijk centrum (voor de Onze Lieve Vrouw kerk): weg, parking, ...? Hoe zit het met de toegang aan de achterzijde van de eigendommen gelegen tussen de Brusselsesteenweg en deze straat, die de twee gemeenten doorkruist?	2
	Dus de "achterste" toegang tot de gebouwen via de Rue des Bucherons blijft gehandhaafd en toegankelijk voor auto's?	2
	Hoe snel kunnen de linkse afslagen op Leonard worden gerealiseerd? Kunnen we een meer gedetailleerd plan krijgen?	1
	Wat zullen de gevolgen zijn voor de bewoners van de Esdoornenlaan in Jezus-Eik?	1
	Kunt u uitleggen wat er gepland is voor de fietssnelwegen bij de Leonard- en Groenendaal-knooppunten?	1

	Voor de 4 armen, wat gebeurt er met de Brusselsesteenweg en de Laan van la Chasse in de verschillende projecten?	1
	De fietspaden tussen het kruispunt Léonard en het kruispunt Herrmann-Debroux zullen worden aangelegd?	1
	Hoe wordt het knooppunt Groenendaal - La Hulpe georganiseerd? Er is twee keer zoveel verkeer vanuit La Hulpe.	1
	Voor de 4 armen: twee vergunningsaanvragen zijn in behandeling (tunnel en fietsbrug), maar de effectstudie is nog niet uitgevoerd? dit beperkt het aantal vermelde mogelijkheden	1
	Zal de fietstunnel tussen Leonard en 4-armen toegankelijk blijven?	1
	Vraag over de 4 armen - waarom ontwikkelt u het huidige fietspad aan de kant van de Tervurenlaan niet? Het is gescheiden van de weg en kan een ingang naar Brussel en een uitgang voor auto's naar Tervuren handhaven?	1
	Zullen de rondwegen tussen de betrokken knooppunten worden verbreed?	1
	4 armen: wordt met de herinrichting van het fietspad na de toekomstige brug naar Brussel gewacht op een besluit over het knooppunt?	1
	Heb ik het goed begrepen dat de oprit van de snelweg vanuit Jezus-Eik uiteindelijk bij de Brabantlaan of Hengstenberg of Esdoornlaan of Colruyt komt te liggen?	1
	Kruispunt Groenendaal: is er een mobiliteitsstudie uitgevoerd als de weg vanuit Terhulpen niet meer tot aan het kruispunt Groenendaal loopt, maar onder de spoorlijn door?	1
	Waarom is er geen P+R parkeerplaats? (b.v. als afschrikmiddel)? Er moeten veel bomen worden gekapt of de parkeerplaats moet over de ringweg en de autowegen worden gebouwd. Dit is vooral belangrijk in Groenendaal waar openbaar vervoer bestaat: de TRAIN. Maar ook voor de 4 armen: tram 44 en Leonardo/Jezus-Eik: verleng de metro tegelijk.	2
	Bestaat voor het kruispunt Quatre Bras niet het risico dat de oplossing om de rotonde door te trekken in de richting van de D'Huartlaan een verkeersinfarct veroorzaakt aan de afrit van de Chasseurslaan en de Mechelsesteenweg?	1

	Waarom omvat zone 10 alleen La Hulpe? De weg van La Hulpe verwerkt veel meer verkeer dan alleen La Hulpe en zijn 7000 inwoners! Hoe zit het met Rixensart, Lasne, Court-Saint-Etienne?	1
	Voor de Mechelsesteenweg is uit een recente raadpleging gebleken dat de straat niet groot genoeg is voor een fietszone van 6 meter plus 6 meter voor de auto. Hoe los je dit op?	1
	Een van de doelstellingen van het plan is de mobiliteit te verbeteren. In Groenendaal is het duidelijk dat de Duboislaan een belangrijke verbinding vormt met Ukkel en Rhode om de Ring te bereiken. Heeft u hier rekening mee gehouden om een overplaatsing naar Waterloo of Boitsfort te voorkomen? Zal het verkeer van of naar Dubois Avenue worden gehandhaafd of zelfs vergemakkelijkt (nog steeds om Waterloo of Boitsfort te vermijden)?	1
	Wat het kruispuntproject Jezus-Eik betreft, hoeveel fietsers passeert volgens u het kruispunt met 4 armen?	1
	Zal de huidige weg van Jezus-Eik naar de snelweg, de Brusselsesteenweg, open blijven voor het verkeer? Of zal het verkeer nu door de Rue des Cauldrons gaan.	1
	Hoeveel auto's rijden er op het kruispunt 4 armen in normale tijden (niet covid)?	1
	Als de op- en afrit van de snelweg worden verplaatst, zal het verkeer via de Esdoornenlaan worden omgeleid en wordt het een 2e Brusselsesteenweg. Dit is echter ook een woonwijk waar de kwaliteit van het leven belangrijk is. Als al het verkeer dat richting BXL komt en richting Tervuren gaat, op de twee noordelijke stroken van de Tervurenlaan terechtkomt, hoe denkt u dan de verkeersopstoppingen aan de verkeerslichten (komende van Tervuren) en in het bos (komende van Brussel) te regelen?	2
	Waarom niet voorkomen dat vrachtwagens het kruispunt gebruiken en daardoor gedwongen worden onder de 4 armen door te rijden?	1
	Waarom een nieuwe brug bouwen bij Jezus-Eik (aangegeven op de plannen van het departement Omgeving die beschikbaar zijn op het internet)	1
	Tervurenlaan: hoe kunnen we ervoor zorgen dat voetgangers veilig kunnen oversteken, vooral aan de tramhaltes Drève des Brûlés en Tir aux Pigeons (die momenteel erg gevaarlijk zijn), als we vasthouden aan een indeling met 2 x 2 rijstroken?	1

	Het zal zeer ingewikkeld zijn om een goede voetgangersveiligheid te garanderen met de 2x2 optie. Hoewel de maximumsnelheid 50 km/u is, houden veel automobilisten zich daar niet aan. Erger nog, velen wijken niet uit bij het zebrapad bij de Drève des Brûlés. En nog gevaarlijker: soms geeft een automobilist voorrang, de voetganger stapt in, maar een andere automobilist haalt de automobilist die de wegcode respecteert met volle snelheid in.	
	Gaat de Hengstenberg dan via de bestaande oprit, of is het de bedoeling om daar ook een uitrit te maken?	1
	Is het de bedoeling dat het verkeer in beide richtingen kan stromen of slechts in één richting? Als het verkeer op de Tervurenlaan wordt teruggedrongen, bent u dan niet bang dat het verkeer naar de Baron d'Huartlaan zal gaan?	1
	Waarom bedekken we de E 411 en de RO niet over de gehele oppervlakte in de omgeving van Groenendaal , Leonard en Jezus-Eik als het reliëf het toelaat.	1
	Sluit Welriekende zeker niet af, het is een mogelijkheid voor honderden voertuigen per dag, verbetert het verkeer van mensen die van Hoelaart en de Barbizonwijk komen	1
	Heeft u overwogen om in Groenendaal een soort grote rotonde te maken (met een gat in het midden) en de wegen te houden zoals ze nu zijn? Dit zou veel goedkoper en misschien efficiënter zijn.	1
	Knooppunt Léonard: als voetganger of fietser die door het Zoniënwood rijdt, meer mogelijkheden om de RO of de E411 over te steken? (Voorlopig alleen mogelijk in Leemberg, ten noorden van Notre-Dame-au-Bois, aan de Drève du Tambour (of Bonne Odeur) en aan de Chemin des Trois Couleurs).	1
	Dus als ik het goed begrijp, is het mogelijk om door alle vier de delen van het bos te lopen, zeg, 300 of 400 m? Op dit moment denk ik dat de kortste route voor een lus meer dan 5 km is... Dat zou een hele verbetering zijn. Eén punt van aandacht: naar mijn mening is het belangrijk het kruispunt zoveel mogelijk te verdichten, zowel horizontaal als verticaal. Een transformatie in een stadsboulevard zou interessant kunnen zijn.	1
	Een meer algemene opmerking over fietsinfrastructuur. In de eerste plaats moet veel aandacht worden besteed aan de kwaliteit en de regelmatigheid van de bestrating. Vermijd ten koste van alles de modulaire trottoirs van de 20e eeuw... Ten tweede moet er voldoende breedte zijn om het fietsverkeer van 2050, niet 2020, op te vangen. De norm	1

	van 4 m voor een tweerichtingsweg zal (denk ik) snel te onambitieuus worden als het fietsverkeer toeneemt. In ieder geval moet het strikt worden nageleefd en moeten knelpunten veroorzaakt door straatmeubilair en dergelijke worden vermeden	
Planvoornemen	Wat zijn de mogelijke projecten/gevolgen voor de Welriekendedreef (Overijse)? Zal er een link zijn met de toekomstige fietspaden in deze straat? Zal het worden afgeremd voor gemotoriseerde voertuigen (snelheidsremmers - chicanes - ...)? In de namiddag tenslotte staat de Tervurenlaan vaak stil op beide rijstroken in de richting van de ring. Hoe kunnen we een betere doorstroming van het verkeer verwachten als de twee rijstroken tot één worden samengevoegd?	1
	De gemeente St-Genesius-Rode wenst bij elke stap van het dossier "Groenendaal" te worden geraadpleegd en bevestigt officieel dat zij vraagt dat de openstelling van de Duboislaan in beide richtingen wordt gehandhaafd en dat deze laan wordt aangesloten op het kruispunt Groenendaal. Deze as is een onmisbare toegangspoort voor de inwoners van Rhode-St-Genèse, maar ook van Beersel, Ukkel en Waterloo. Bevestigt u alstublieft dat de GRUP dit verzoek bevestigt?	1
	Wat verandert er aan de busroutes?	1
	Wat zullen de gevolgen zijn voor de doorstroming van het zware verkeer tijdens de werkzaamheden? Zullen er verkeersbeperkingen zijn? Wordt het werk ook 's nachts gedaan?	1
	In een globaal mobiliteitsplan moet u rekening houden met het openbaar vervoer. Waar is de coördinatie?	1
Alternatieven	Scenario 1: Wat gebeurt er met het fietspad op de noordelijke strook? Wordt het onderhouden en ontwikkeld tot een fietspad? Hoe zit het met de andere oplossingen?	1
	Scenario 1: Voor de 4 armen was het zuiden door de regio achtergelaten toch? Betekent dit dat de keuze nog gemaakt moet worden?	1
	Wat is het verschil tussen het scenario Brabantlaan en Colruyt?	1
	Het park en de huizen naast de laatste twee varianten "Brabantlaan" en "Hengstenberglaan" staan nu op de monumentenlijst van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed staan. Is dit niet onverenigbaar?	1

	Scenario 2: waar zijn alle auto's naartoe die vroeger van het Hermann-Debroux-viaduct gebruik maakten? Waarom is er geen overheveling van verkeer naar de Tervurenlaan intra-Ring? Of op de E40?	1
	Scenario 1 & 2: het knooppunt 4-armen noordelijk deel zijn de verkeerslichtfasen niet te lang voor voetgangers en fietsers?	1
	Scenario 3: het knooppunt 4-armen noordelijk deel: moeten de fietsers om de rotonde te omzeilen gebruik maken van een fietspad of een fietsstrook (in dat geval moeten ze voorrang verlenen en achterom kijken, wat zeer ongemakkelijk is)? Naar mijn mening zou het interessant zijn om het te behouden voor "gehaaste" fietsers die uit Tervuren komen en die niet op het kruispunt Quatre Bras hoeven over te steken. En ook voor degenen die richting Drève de la Demi-Heure gaan om naar Sint-Pieters-Woluwe te gaan (en die anders twee keer de Tervurenlaan moeten oversteken).	1
	Wat zullen de gevolgen zijn van de vermindering van de verkeersstroom voor de werkloosheid in Vlaanderen?	1
	In de preambule legt u uit dat de knooppunten vloeiender moeten worden gemaakt om sluipverkeer te voorkomen. Maar uw model gaat ervan uit dat als je het verkeer blokkeert (H-D), het verkeer verdwijnt... waar is de logica?	1
	Waarom ons fietsers dwingen over de Mechelsesteenweg te rijden - die is al gevaarlijk, zeer gevaarlijk door de snelheid, zonder dat we gedwongen worden hem over te steken! Waarom leiden we ons niet gewoon langs de (nog niet volledige) geluidsbarrière van 4 armen, en helemaal niet langs de Mechelsesteenweg of langs de Varenslaan?	1
	Knooppunt 4 armen Tervurenlaan: blijft het eenrichtingsfietspad richting Brussel behouden in de verschillende scenario's?	1
Procesverloop en methode	Wat is het tijdschema voor deze ontwikkeling?	3
	Hoe lang duurt het tot het openbaar onderzoek plaatsvindt?	1
	Wanneer zal het tweede openbaar onderzoek plaatsvinden?	1
	Komt er nog een sessie voor de kruispunten Zaventem & St Stevens Woluwe?	1
	Worden wij op de hoogte gehouden van het verloop van deze studie?	1
	Wat is de stand van zaken in de besprekingen met het Brussels Gewest?	1
Scoping milieubeoordeling	Zullen de milieueffecten op alle scenario's bestudeerd worden?	1
	Komen er geluidsschermen langs de Vlierbeekberg om de woonwijk te beschermen?	2

	Zal de uitvoering van de werken een tijdelijke of permanente aantasting van het Zoniënwood tot gevolg hebben?	1
	Bent u van plan geluidsschermen te plaatsen? De maximumsnelheid verlagen tot 90 of 100 km/u op de snelweg? De op- en afritten van de snelweg afdekken om vervuiling te beperken?	1
	Zullen de nieuwe viaducten bij het Leonardknooppunt niet ook meer lawaai produceren?	1
	Hoe zal het enige huis dat niet door de geluidsmuur wordt beschermd aangepakt worden?	1
	Waar kan de verklaring over de geluidsstudie teruggevonden worden?	1
	Het bos van Soignes is een beschermd natuurgebied? Kunnen we nog steeds het bos vernietigen om wegen aan te leggen?	1

Samenvattende inhoud van de inspraakreactie(s)	Verwerking in Scopingnota / Procesnota
Wat is een PESR?	Plan d'exécution spatial régional Het equivalent of de vertaling van wat in het Nederlands GRUP, Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan, wordt genoemd.
Vierarmen: wat is het voordeel van verkeerslichten te zetten aan het kruispunt met de Mechelsesteenweg? Gaat dit de doorstroming juist niet belemmeren?	De verkeerslichten zorgen voor extra veiligheid. De verkeerslichten zijn ingesteld om het verkeer vlot te laten verlopen.
Oplossing 1: wat gebeurt er met het fietspad op de noordelijke strook? Blijft het behouden en wordt het ingericht als fietssnelweg?	Bij oplossing 1 wordt het fietspad op de zuidelijke strook aangelegd. Het noordelijke fietspad blijft een lokaal fietspad.
Hoe zit het met de andere oplossingen?	Afhankelijk van het scenario komt het fietspad op de noordelijke of zuidelijke tak.
Het gewest had toch afgezien van oplossing 1 voor Vierarmen Zuid?	Er is beslist om de proef op korte termijn niet voort te zetten, maar deze langetermijnoplossing wordt nog bestudeerd in het GRUP/PESR.
Betekent dit dat de keuze nog moet worden gemaakt?	We beschikken vandaag inderdaad over verschillende oplossingen. Ze zullen nader worden onderzocht (bv. een milieubeoordeling). De Vlaamse overheid zal dan een keuze maken bij de goedkeuring van het Ruimtelijk Uitvoeringsplan.

Hebt u de voor- en nadelen van de verschillende oplossingen die u voorstelt cijfermatig gesimuleerd?	Nog niet, we hebben oplossingen geëlimineerd die niet voldoen aan de doelstellingen van het plan, maar moeten de oplossingen die we u tonen nog grondig bestuderen. De voor- en nadelen worden nog bestudeerd en beoordeeld in het milieueffectenrapport (uitleg volgt).
Hoe zit het met de toegang van de Brusselsesteenweg tot het knooppunt Vierarmen (in beide richtingen)?	Dat hangt af van het scenario, zoals de collega zojuist heeft uitgelegd. Momenteel zijn er nog verschillende opties mogelijk.
Als de toegang tot de Brusselsesteenweg wordt geblokkeerd, langs waar gaan de bewoners van deze hele wijk dan wegrijden?! En in de andere richting, hoe gaan ze terug naar huis rijden?	In alle alternatieven blijft de Brusselsesteenweg open.
Houdt de studie over het knooppunt Leonard rekening met de geplande afbraak van het Hermann-Debrouxviaduct?	In de mobiliteitsstudies die werden uitgevoerd en zullen worden uitgevoerd, zullen de verschillende alternatieven enerzijds worden bestudeerd op basis van het behoud van het viaduct en anderzijds op basis van de afbraak van het viaduct. Op deze manier kunnen we de impact van de afbraak van het viaduct op de verschillende knooppunten onderzoeken.
Wat is het tijdschema voor deze inrichtingswerken?	In een optimale planning denken we over 3 tot 4 jaar te kunnen starten.
Het Zoniënwoud is een beschermd natuurgebied. Kunnen we nog steeds bos vernietigen om wegen aan te leggen?	Nee, we proberen de minerale oppervlakken in de voorgestelde oplossingen te beperken om m ² terug te geven aan het bos.
Er is geen speciale rijbaan voor het openbaar vervoer tussen Vierarmen en Groenendaal. Waarom niet, als het grondoppervlak van Leonard dit toelaat?	Helaas is er geen extra ruimte beschikbaar zonder een nieuwe bezetting van het Zoniënwoud.
Wat is er gepland voor de mobiliteit van de ouderen? Er kan hier een beetje beter over worden nagedacht en niet alleen over fietsen die de snelwegen niet volgen.	We willen een globaal project aanbieden, maar de Vlaamse overheid kan niet alles doen, er zijn ook de gemeentelijke en provinciale autoriteiten. We willen een evenwichtig plan uitwerken dat de leefkwaliteit en de mobiliteit van iedereen ten goede komt.
Het is van essentieel belang om cijfermatige simulaties uit te voeren alvorens te beweren dat de voorgestelde opties voordelig zijn.	Dat zal zeker gebeuren. Alles zal worden onderzocht, zowel op het vlak van mobiliteit als op het vlak van alle andere mogelijke gevolgen.
Waarom wordt de oprit/afrit Welriekendedreef afgesloten?	Om meer blokkades te creëren in Jezus-Eik en Groenendaal. De Welriekendedreef is momenteel afgesloten vanwege de werken voor de fietshellingen die zullen worden uitgevoerd. Na de werken wordt de dreef

	<p>gedeeltelijk heropend. De beweging Welriekendedreef --> R0 zal nog steeds mogelijk zijn, de beweging R0 --> Welriekendedreef zal niet meer mogelijk zijn. Op lange termijn willen we de op- en afrit Welriekendedreef volledig afsluiten omdat deze op- en afrit niet voldoet aan de nodige veiligheidseisen, er te veel op- en afritten zijn over een korte afstand en er transitverkeer ontstaat. De afsluiting zal echter pas plaatsvinden wanneer de belangrijkste knooppunten zijn geoptimaliseerd.</p>
<p>Hoeveel geld wordt aan dergelijke werken besteed en waar komen de subsidies vandaan?</p>	<p>Het is belangrijk te weten dat we ons nu in een planningsfase bevinden. We zijn dus op zoek naar de beste oplossing. Deze kosten zullen later in detail worden onderzocht in een kosten-batenanalyse. De Vlaamse overheid zal hiervoor betalen.</p>
<p>Wanneer zijn deze werken gepland?</p>	<p>Minstens anderhalf jaar voor het PESR en dan nog eens anderhalf jaar voor de voorbereidingen van de werken en de werven.</p>
<p>Hoe zal het in uw Groenendaal-oplossing mogelijk zijn om van de Duboislaan naar Leonard of naar Terhulpen te gaan? Op uw schetsen lijkt dit niet meer mogelijk!</p>	<p>Op dezelfde manier als vandaag.</p>
<p>Ik ben een bewoner van de Welriekendedreef (Overijse). Ze ligt in twee gemeenten. Wat zijn de mogelijke projecten/gevolgen voor deze straat? Komt er een verbinding met uw toekomstige fietspaden in deze straat? Zal ze worden afgeremd voor gemotoriseerde voertuigen (verkeersdrempels, chicanes enz.)? Tot slot staat de Tervurenlaan in de namiddag vaak stil op beide rijstroken in de richting van de Ring. Hoe kunnen we een betere doorstroming van het verkeer verwachten als de twee rijstroken tot één rijstrook worden samengevoegd?</p>	<p>Onze tellingen en simulaties (uitgevoerd vóór COVID-19) tonen aan dat dit mogelijk is. Het huidige aantal rijstroken ter hoogte van het kruispunt is echter nog steeds nodig als buffercapaciteit. We zullen deze kwestie grondig bestuderen om te zien of het mogelijk is en we zullen uiteraard alleen een oplossing voorstellen als ze geen extra verkeersopstoppingen veroorzaakt.</p>
<p>De gemeente Sint-Genesius-Rode wenst bij elke stap van het dossier 'Groenendaal' te worden geraadpleegd en bevestigt officieel dat ze vraagt dat de openstelling van de Duboislaan in beide richtingen wordt behouden en dat deze laan wordt aangesloten op het knooppunt Groenendaal. Deze as is een onmisbare toegangspoort voor de inwoners van Sint-Genesius-Rode, maar ook van Beersel,</p>	<p>De gemeente Sint-Genesius-Rode zal net als in het verleden bij alle fasen worden betrokken. In het GRUP wordt niet vermeld of er straten zullen worden afgesloten.</p>

<p>Ukkel en Waterloo. Gelieve te bevestigen dat het GRUP dit verzoek bevestigt.</p>	
<p>Hoe zal het openbaar vervoer in Jezus-Eik worden georganiseerd?</p>	<p>We willen een globaal project leveren, maar de Vlaamse overheid kan niet alles doen, er zijn ook de gemeentelijke en provinciale autoriteiten en andere instanties die het openbaar vervoer moeten verzorgen. Het is dus beter om deze vraag aan de openbare vervoersmaatschappijen te stellen. We willen een evenwichtig plan uitwerken dat de leefkwaliteit en de mobiliteit van iedereen ten goede komt.</p>
<p>In een globaal mobiliteitsplan moet u rekening houden met het openbaar vervoer. Waar is de coördinatie?</p>	<p>Deze communicatie vindt plaats binnen de 'vervoersregio', het overkoepelende orgaan waarin alle actoren, ook die van het openbaar vervoer, zijn verenigd. https://www.vlaanderen.be/basisbereikbaarheid/vervoerregios</p>
<p>Hoe zit het met de opening van de Duboislaan? Open in beide richtingen? Eén richting en welke? Volledig afgesloten?</p>	<p>Het PESR voorziet geen verandering ten opzichte van de huidige situatie voor de Duboislaan.</p>
<p>Kan het openbaar onderzoek van Natuur & Bos de situatie veranderen en tot een afsluiting leiden?</p>	<p>Kunt u me naar dit onderzoek verwijzen? Ik kan u nu geen antwoord geven, maar ik wil er wel naar kijken.</p>
<p>Is er een inrichtingsproject gepland voor het centrum van Jezus-Eik (vóór de Onze-Lieve-Vrouwekerk): weg, parking enz.? Hoe zit het met de achterliggende straat in Brussel (Houthakkersstraat)? Hoe zit het met de toegang aan de achterzijde van de eigendommen gelegen tussen de Brusselsesteenweg en deze straat, die de twee gemeenten doorkruist?</p>	<p>De doorgang van de Brusselsesteenweg, de toegang tot de snelweg naar Brussel en het huidige plein in het centrum zullen opnieuw worden ingericht om het centrum veiliger te maken voor het verkeer. De Houthakkersstraat zal ook opnieuw worden ingericht om parkeerplaatsen te voorzien voor het nieuwe mobipunt (bus).</p>

Dus de 'achterliggende' toegang tot de gebouwen via de Houthakkersstraat blijft behouden en toegankelijk voor auto's?	In alle verschillende PESR-scenario's, behalve het eerste scenario.
Zullen de milieueffecten voor elk van de alternatieven worden bestudeerd?	Voor elk knooppunt wordt een milieueffectenrapport opgesteld, waarin elk van de alternatieven (van dit knooppunt) wordt bestudeerd.
Wat is het verschil tussen raadpleging en advies en openbare onderzoeken?	Dit zijn twee verschillende formele momenten in het proces: de raadpleging vindt nu plaats, het openbaar onderzoek vindt plaats op basis van het voorontwerp van het GRUP.
Hoe lang duurt het tot het openbaar onderzoek plaatsvindt?	Tot 14 januari.
Wat is het verschil tussen de optie Brabantlaan en Colruyt?	Brabantlaan ligt aan de huidige weg, de knoop komt boven de snelweg. Colruyt ligt 100 m verder langs de rand van het park, de knoop komt onder de snelweg.
Wordt er in het kader van de inrichtingswerken van het knooppunt Vierarmen rekening gehouden met het verkeer dat nu al naar de Brusselsesteenweg wordt overgeheveld?	Tellingen en analyses van de verkeersstromen vormen de basis voor de voorgestelde herinrichtingen.
Wanneer zal het tweede openbaar onderzoek plaatsvinden?	Na de goedkeuring van het voorontwerp van het betrokken GRUP.
We zitten in België met taalwetten die ons het leven moeilijk maken. In hoeverre zal er rekening worden gehouden met onze opmerkingen in het Frans?	Natuurlijk zullen alle opmerkingen en meningen in alle talen van ons land in aanmerking worden genomen.
Hoe snel kunnen de linkse afslagen op Leonard worden gerealiseerd?	Na de uitwerking van het PESR (+/- 2,5 jaar) kunnen we beginnen met het gedetailleerde plan, de vergunning en de uitvoering. Schatting: ongeveer 5 jaar.
Kunnen we een meer gedetailleerd plan krijgen?	De plannen zijn te raadplegen op de website van het departement Omgeving en bij de gemeente.
De plannen zijn niet duidelijk, alles is lichtgroen en onleesbaar.	Met de openbaar gemaakte plannen willen we de concepten tonen, ze zijn niet bedoeld als gedetailleerde uitvoeringsplannen.
Hoe staat het met de besprekingen met het Brussels Gewest?	Er komt een intergewestelijk overleg over alle mobiliteitsprojecten rond Brussel, dus niet beperkt tot Ring Oost.

Wat verandert er aan de busroutes?	Door de kruispunten vlotter te maken, zullen ook de busverbindingen vlotter worden. Daarnaast zorgen we ook voor een P&R in Jezus-Eik.
Wat is een P&R?	Een parking in de buurt van een station of een bushalte.
Wat zullen de gevolgen zijn voor de omwonenden van de Esdoornenlaan in Jezus-Eik?	Dit maakt deel uit van het verdere onderzoek. We zullen de precieze gevolgen voor de omwonenden onderzoeken.
Kunt u uitleggen wat er is gepland voor de fietssnelwegen bij de knooppunten Leonard en Groenendaal?	Door het autoverkeer te concentreren op de niveaus +1 en -1, wordt op maaiveldhoogte ruimte gecreëerd voor de realisatie van de fietssnelweg F204 Waver - Brussel. Bij het knooppunt Groenendaal komt een nieuwe fietstunnel onder de weg, vanwaaruit het station Groenendaal, het nieuwe ecorecreaduct en de fietsroute F205 Terhulpen - Brussel kunnen worden bereikt.
Ik ben verrast door de laatste twee varianten 'Brabantlaan' en 'Hengstenberglaan' omdat het park en de huizen naast deze varianten nu op de monumentenlijst staan van de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Is dit niet onverenigbaar?	De gevolgen van de herinrichting van het knooppunt Jezus-Eik voor het erfgoed zullen in de volgende fase van dit proces worden bestudeerd. Als het alternatief Brabantlaan of Hengstenberg uit de algemene beoordeling als het beste alternatief naar voren komt, zal een realisatie van het knooppunt op deze locatie mogelijk zijn door af te wijken van de recente klassering.
Voor Vierarmen, wat gebeurt er met de Brusselsesteenweg en de Jachtlaan in de verschillende projecten?	Voor de Jachtlaan (Vierarmen Noord) komt er, afhankelijk van het scenario, ofwel een knooppunt met verkeerslichten, ofwel een ovonde, ofwel een rotonde. Wat de Brusselsesteenweg betreft, is er geen wijziging voorzien in het PESR.
Hebt u rekening gehouden met de geplande afbraak van het Hermann-Debrouxviaduct? Zullen de fietspaden tussen het knooppunt Leonard en Herrmann-Debroux worden aangelegd?	We evalueren het verkeer in beide scenario's: met en zonder afbraak. De F204 zal worden gerealiseerd tot HD.
Hoe wordt het kruispunt Groenendaalsesteenweg - Terhulpensesteenweg georganiseerd? Er is twee keer zoveel verkeer vanuit Terhulpen.	Deze kwestie moet nog worden bestudeerd, maar de bestaande verkeersstromen en de prognoses zullen hierbij een belangrijke rol spelen.
Het informatiedocument dat u noemt dat wordt bijgewerkt, waar bevindt dit zich?	De startnota en de procesnota zijn te vinden via omgeving.vlaanderen.be/grups/knooppuntenR0oost

Voor Vierarmen: er zijn twee vergunningsaanvragen in behandeling (tunnel en fietsbrug), maar de effectenbeoordeling is nog niet uitgevoerd. Dit beperkt het aantal vermelde mogelijkheden.	De tunnel ligt onder de spoorlijn en heeft geen gevolgen voor de herinrichting van het knooppunt. De fietsbrug wordt in één stuk gebouwd en kan dus zo nodig worden verplaatst.
Wat zullen de gevolgen zijn voor de doorstroming van het zware verkeer tijdens de werken? Zullen er verkeersbeperkingen zijn? Wordt er ook 's nachts gewerkt?	Er zullen zeker gevolgen zijn voor de doorstroming van de verkeersstromen. Er zullen 'minder-hindermaatregelen' worden genomen, maar werken zonder impact bestaan niet.
Zal de fietstunnel tussen Leonard en Vierarmen toegankelijk blijven?	Als we deze tunnel vanwege onze werken zouden moeten schrappen, zouden we zeker een gelijkwaardig of beter alternatief voorstellen.
Vraag over Vierarmen: waarom ontwikkelt u het huidige fietspad aan de kant van de Tervurenlaan niet? Het is gescheiden van de weg en kan een ingang naar Brussel en een uitgang voor auto's naar Tervuren behouden.	Op de locatie van het huidige fietspad is door de ligging in het Zoniënwood (Natura 2000) alleen een optimalisatie van het bestaande fietspad tot de huidige breedte mogelijk. De aanleg van een fietssnelweg die voldoet aan de geldende kwaliteitseisen (breedte van 4 m) is dus alleen mogelijk door gebruik te maken van het huidige minerale oppervlak.
Er worden momenteel doorstromingsmetingen op de wegen uitgevoerd, maar in een tijd waarin telewerken verplicht is, zullen de cijfers die u zult krijgen niet realistisch zijn voor de werkelijke omstandigheden.	Bij de effectenbeoordeling zullen, indien de gegevens onrealistisch blijken te zijn (als gevolg van het meer gangbare telewerken door COVID-19), oudere maar meer realistische gegevens worden gebruikt.
Zullen de rijstroken van de Ring tussen de betrokken knooppunten worden verbreed?	Nee, de rijstroken tussen de knooppunten worden niet opnieuw ingericht. Ten eerste omdat we hebben vastgesteld dat dit niet nodig is: een optimalisatie van de knooppunten volstaat om de verkeersstromen vlotter te maken. Ten tweede is het niet mogelijk vergunningen te verkrijgen in de gebieden die grenzen aan het Zoniënwood.
Stemt het Brussels Gewest in met uw voorstellen om de rijweg van de Tervurenlaan aan te passen?	Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt ook geraadpleegd in de vier processen en zal bovendien voor Vierarmen een GBP-traject moeten uitvoeren op zijn grondgebied. We coördineren dus!
Moeten er in de versie Esdoornenlaan huizen worden onteigend?	In dit scenario zullen er inderdaad onteigeningen plaatsvinden. Uiteraard zal deze overweging worden meegenomen in de uiteindelijke beslissing.

Komen er geluidsschermen langs de Vlierbeekberg om de woonwijk te beschermen?	Het is nog niet beslist, maar een belangrijke doelstelling in onze plannen is het verbeteren van de leefkwaliteit in de gebieden rond de Ring en de knooppunten.
Vierarmen: wordt met de herinrichting van het fietspad na de toekomstige brug naar Brussel gewacht op een beslissing over het knooppunt?	Inderdaad, dit hangt niet alleen af van de gekozen oplossing, maar ook van de visie van het BHG.
Heb ik het goed begrepen dat de oprit van de snelweg vanuit Jezus-Eik uiteindelijk aan de Brabantlaan of Hengstenberg of Esdoornenlaan of Colruyt komt te liggen?	Er worden inderdaad verschillende alternatieven overwogen voor Jezus-Eik. Enerzijds zijn het alternatieven waarbij het huidige knooppunt wordt gereorganiseerd en anderzijds zijn het in feite locatiealternatieven waarbij het knooppunt wordt verplaatst naar de door u genoemde plaatsen.
Knooppunt Groenendaal: is er een mobiliteitsstudie uitgevoerd als de Terhulpensesteenweg niet meer tot aan het knooppunt Groenendaal loopt, maar onder de spoorlijn door?	Er zal een mobiliteitsstudie worden uitgevoerd voor alle beschreven alternatieven.
Hebt u van de andere gewesten toestemming gekregen voor het Vierarmenproject?	We zijn in overleg met de andere gewesten. Er worden maatregelen genomen op bestuurlijk niveau, maar ook op politiek niveau.
Waarom is er geen P+R-parking (bv. als ontradingsmiddel)? Er moeten veel bomen worden gekapt of de parking moet over de Ring en de snelwegen worden gebouwd. Dit is vooral belangrijk in Groenendaal waar openbaar vervoer bestaat: de TREIN. Maar ook voor Vierarmen (tram 44) en Leonard/Jezus-Eik (tegelijkertijd de metro verlengen).	Er zijn geen grote P+R-zones gepland maar verschillende kleine, bv. in Jezus Eik, maar ook in Groenendaal wordt het parkeren als een QW aangepakt. Voor Vierarmen ligt de P+R in Tervuren (zelfde kruispunt). De grote P+R moet zich op grotere afstand van de ringweg bevinden.
Bestaat voor het knooppunt Vierarmen niet het risico dat de oplossing om de rotonde door te trekken in de richting van de Baron Albert d'Huartlaan een verkeersopstopping veroorzaakt aan de afrit van de Jagerslaan en de Mechelsesteenweg?	Dit zal nader worden bestudeerd in het MER (milieueffectenrapport), in het domein 'mobiliteit'.
Hebt u toestemming gekregen van het Brussels Gewest om één of twee rijstroken af te sluiten in de richting van Sint-Pieters-Woluwe en de Tervurenlaan?	We organiseren een overleg met het BHG, niet alleen over de mobiliteitspunten van de Ring Oost, maar over alle punten: tram, fiets, Ring Noord, A12, Herrmann-Debroux enz. Er is momenteel nog geen groen licht.
Wat zullen de gevolgen zijn van de vermindering van de verkeersstroom voor de werkloosheid in Vlaanderen?	Alle werknemers zijn welkom!

<p>De geplande werken zijn zeer omvangrijk en sommige projecten voorzien in de aanleg van tunnels. Hoe lang zullen deze werken dus in totaal duren, ervan uitgaande dat ze achtereenvolgens worden uitgevoerd zodat de hele Ring niet wordt geblokkeerd?</p>	<p>We kunnen deze vraag niet beantwoorden omdat de definitieve oplossingen niet bekend zijn. Bovendien kunnen de vier processen in de tijd uiteenlopen, niet alleen op het niveau van de GRUP's, maar ook op het niveau van de bouwvergunningen.</p>
<p>Scenario 2: waar zijn alle auto's gebleven die vroeger over het Hermann-Debrouxviaduct reden? Waarom is er geen overheveling van verkeer naar de Tervurenlaan binnen de Ring? Of naar de E40?</p>	<p>Historisch gezien blijft het aantal verplaatsingen toenemen. Maar het verkeersmodel toont juist veel minder verkeer in de referentiesituatie 2 (waarbij het HD-viaduct verdwijnt). Uit het model blijkt dat het verdwijnen van het viaduct een verschuiving veroorzaakt naar andere vervoerswijzen (openbaar vervoer) en dat het veel minder automobilisten aantrekt.</p>
<p>Waarom omvat zone 10 alleen Terhulpen? De Terhulpensesteenweg verwerkt veel meer verkeer dan alleen Terhulpen en zijn 7.000 inwoners! Hoe zit het met Rixensart, Lasne, Court-Saint-Étienne?</p>	<p>De zones worden gekozen rekening houdend met de verschillende te evalueren elementen en met bepaalde 'boundaries' van het model.</p>
<p>In de inleiding legt u uit dat de knooppunten vlotter moeten worden gemaakt om sluipverkeer te voorkomen. Maar uw model gaat ervan uit dat als het verkeer wordt geblokkeerd (HD), het verkeer verdwijnt. Waar is de logica?</p>	<p>De mobiliteitsstudie maakt deel uit van de vervolgfase.</p>
<p>Voor de Mechelsesteenweg is uit een recente raadpleging gebleken dat de straat niet groot genoeg is voor een fietszone van 6 meter plus 6 meter voor de auto. Hoe lost u dit op?</p>	<p>Het fietspad is maximaal 4 m. De route wordt voorzien in de Mechelsesteenweg. De details worden nog onderzocht in de varianten.</p>
<p>Een van de doelstellingen van het plan is de mobiliteit te verbeteren. In Groenendaal is het duidelijk dat de Duboislaan een belangrijke verbinding vormt met Ukkel en Sint-Genesius-Rode om de Ring te bereiken. Hebt u hier rekening mee gehouden om een overheveling naar Waterloo of Watermaal-Bosvoorde te vermijden? Zal het verkeer van of naar de Duboislaan behouden blijven of zelfs worden vergemakkelijkt (nog steeds om Waterloo of Watermaal-Bosvoorde te vermijden)?</p>	<p>Alle mobiliteitsaspecten worden grondig bestudeerd. We maken gebruik van het RVM, het regionaal vervoermodel. Deze studie zal worden uitgevoerd in het kader van de effectenbeoordeling.</p>
<p>Houdt u in de verkeersstudie rekening met de overheveling van verkeer als gevolg van de verwijdering van het Hermann-Debrouxviaduct? Dit zal zorgen voor een grotere verkeersstroom op</p>	<p>De effectenbeoordeling houdt rekening met alle toekomstige mobiliteitsontwikkelingen op het Vlaamse en Brusselse grondgebied, inclusief het viaduct.</p>

de E411, de Ring en Tervurenlaan. En het deel van de Ring tussen de knooppunten Leonard en Vierarmen dus nog meer belasten.	
Knooppunt Vierarmen noordelijk deel – oplossing 1 en 2: zijn de verkeerslichtfasen niet te lang voor voetgangers en fietsers?	Er worden korte cycli gebruikt. Het cirkelvormige fietspad wordt langs de oostkant geleid. De mogelijkheid om over te steken is natuurlijk ook een belangrijk element waarmee rekening moet worden gehouden in de uiteindelijke voorkeursvariant.
Wat het project van het knooppunt Jezus-Eik betreft, hoeveel fietsers passeren volgens u het knooppunt Vierarmen?	Het gebrek aan goede infrastructuur geeft vandaag een slechte indruk. De verkeersmodellen tonen een potentieel van +/- 1.500.
Zal de huidige weg van Jezus-Eik naar de snelweg, de Brusselsesteenweg, open blijven voor het verkeer? Of zal het verkeer nu door de Ketelstraat gaan?	De toegang tot de snelweg naar de R0 blijft momenteel open, maar zal al worden heringericht om de veiligheid in het centrum van Jezus-Eik te verbeteren. Afhankelijk van het geselecteerde PESR-scenario wordt de toegang vervolgens verplaatst naar een andere locatie.
Hoeveel auto's gebruiken er in normale tijden (zonder COVID-19) het knooppunt Vierarmen?	De tellingen werden uitgevoerd vóór COVID-19.
Waarom ons, fietsers, verplichten over de Mechelsesteenweg te rijden, die is al zeer gevaarlijk is door de snelheid zonder te worden verplicht hem over te steken! Waarom ons niet gewoon langs de (nog niet volledige) geluidsbarrière vanaf Vierarmen leiden, en helemaal niet langs de Mechelsesteenweg of langs de Varenslaan?	De keuze voor de Mechelsesteenweg maakt het mogelijk om meer van de ecologisch waardevolle talud nabij de ringweg te sparen. Uiteraard zal de steenweg worden heraanlegd om de veiligheid van alle weggebruikers, inclusief de fietsers, te verbeteren.
Als de op- en afrit van de snelweg worden verplaatst, zal het verkeer via de Esdoornenlaan worden omgeleid en wordt het een tweede Brusselsesteenweg. Het is echter ook een woonwijk waar de leefkwaliteit belangrijk is. Als al het verkeer dat richting Brussel komt en richting Tervuren gaat op de twee noordelijke rijstroken van de Tervurenlaan terechtkomt, hoe denkt u dan de verkeersopstoppingen aan de verkeerslichten (komende van Tervuren) en in het bos (komende van Brussel) te regelen?	Deze effecten worden onderzocht in microsimulaties.

<p>Zal de uitvoering van de werken een tijdelijke of permanente aantasting van het Zoniënwoud tot gevolg hebben?</p>	<p>De werfzones zijn nog niet bepaald. Maar het is duidelijk dat (i) we ons, indien nodig, zullen beperken tot het uiterst noodzakelijke en (ii) dat het bossaldo positief zal zijn in de eindsituatie.</p>
<p>Knooppunt Vierarmen noordelijk deel – oplossing 3: moeten de fietsers om de rotonde te omzeilen gebruikmaken van een fietspad of een fietsstrook (waarbij ze voorrang moeten verlenen en achterom moeten kijken, wat zeer ongemakkelijk is)?</p>	<p>Het is waar dat deze variant niet heel gunstig is voor de fietsers. We zullen hier zeker rekening mee houden.</p>
<p>Waarom niet voorkomen dat vrachtwagens het knooppunt gebruiken en daardoor worden verplicht onder Vierarmen door te rijden?</p>	<p>We zullen deze kwestie inderdaad onderzoeken in de volgende fase.</p>
<p>Waarom een nieuwe brug bouwen in Jezus-Eik (aangegeven op de plannen van het departement Omgeving die beschikbaar zijn op het internet)?</p>	<p>De bestaande brug verkeert in zeer slechte staat en moet op korte termijn worden vernieuwd om het behoud ervan te waarborgen.</p>
<p>Tervurenlaan: hoe kunnen we ervoor zorgen dat voetgangers veilig kunnen oversteken, vooral aan de tramhaltes Verbrandendreef en Duivenschieting (die momenteel zeer gevaarlijk zijn), als we vasthouden aan een indeling met 2 x 2 rijstroken? Het zal zeer ingewikkeld zijn om een goede voetgangersveiligheid te garanderen met de optie 2 x 2. Hoewel de maximumsnelheid 50 km/u is, houden veel automobilisten zich hier niet aan. Erger nog, velen geven geen voorrang bij het zebrapad aan de Verbrandendreef. En nog gevaarlijker: soms geeft een automobilist voorrang en begint de voetganger te stappen, maar haalt een andere automobilist die de wegcode respecteert met volle snelheid in.</p>	<p>De veiligheid van de actieve weggebruiker is een prioriteit in alle alternatieven en zal in de volgende fase verder worden uitgewerkt. Voorlopig gaat het vooral om grootschalige alternatieven.</p>
<p>Het voorgestelde nieuwe op- en afrittencomplex van de snelweg in Jezus-Eik (Colruyt, Esdoornenlaan enz.) zou een aanzienlijk aantal nieuwe wijken treffen, met name de versnellingen naar de snelweg. Bent u van plan geluidsschermen te plaatsen? De maximumsnelheid te verlagen tot 90 of 100 km/u op de snelweg? De op- en afritten van</p>	<p>De plaatsing van geluidsschermen maakt deel uit van de studie die volgt. De effecten op het lawaai worden onderzocht in het milieueffectenrapport. Indien nodig zullen er geluidsbeperkende maatregelen worden voorgesteld. Het kan bijvoorbeeld gaan om geluidsschermen. Ook wat de lucht betreft, worden de effecten bestudeerd en worden er beperkende maatregelen voorgesteld.</p>

de snelweg te overdekken om vervuiling te beperken? Heel erg bedankt voor uw antwoorden.	
Dreigt het centrum van Jezus-Eik niet dood te lopen (dead end)?	We willen het centrum van Jezus-Eik leefbaarder maken!
Knooppunt Vierarmen Tervurenlaan: blijft het eenrichtingsfietspad richting Brussel behouden in de verschillende scenario's?	Momenteel is het behoud van het noordelijke fietspad in elk van de alternatieven opgenomen. In de vervolgfases zal deze kwestie verder worden bestudeerd en gecoördineerd met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Naar mijn mening zou het interessant zijn om het te behouden voor 'gehaaste' fietsers die uit Tervuren komen en die niet moeten oversteken bij het knooppunt Vierarmen. En ook voor degenen die richting Halvuurdreef gaan om naar Sint-Pieters-Woluwe te gaan (en die anders twee keer de Tervurenlaan moeten oversteken).	Dat is waar, bedankt voor de bijdrage.
Wat gaat u doen als de meerderheid van de omwonenden dit project niet wil?	Tijdens de publieke raadpleging kan iedereen opmerkingen of suggesties over de plannen maken. Ook de bestuurlijke actoren worden uitgenodigd om hun mening te geven. Met al deze informatie gaan we weer aan het werk om het onderzoek voort te zetten. Uiteindelijk is het de Vlaamse overheid die in het algemeen belang een weloverwogen beslissing zal nemen.
Gaat de Hengstenberg dan via de bestaande oprit of is het de bedoeling om daar ook een afrit te maken?	Dit scenario is ook een volledige knoop, d.w.z. een oprit en een afrit in beide richtingen.
Welke geluidswering is er gepland om de gevolgen voor de omwonenden van de Esdoornenlaan en de Vlierbeekberg te beperken?	Op de noodzaak van geluidsschermen zal nader worden ingegaan in het milieueffectenrapport.
Kunnen we er zeker van zijn dat de Duboislaan op geen enkel moment wordt afgesloten?	In het PESR doen we geen uitspraken over de afsluiting van straten of de rijrichting. Dit verandert niets aan het feit dat het gebruik en de inrichting van de straat in de toekomst kunnen veranderen. De afsluiting van de Duboislaan is op dit moment zeker geen probleem.
Waarom de capaciteit van de Tervurenlaan verminderen als er geen alternatief is: bv. parking + tram 44?	We zullen alles grondig onderzoeken, een vermindering van de capaciteit betekent niet meer verkeersopstoppingen als deze capaciteit niet nodig was. We willen het grondig bestuderen, tellen en simuleren. Elke oplossing die we voorstellen moet doeltreffend zijn op het gebied van mobiliteit.

Is het de bedoeling dat het verkeer in beide richtingen kan rijden of slechts in één richting? Als het verkeer op de Tervurenlaan wordt verminderd, bent u dan niet bang dat het verkeer naar de Baron Albert d'Huartlaan zal gaan?	Het idee is dat we voor elk mogelijk alternatief zorgvuldig naar de mobiliteit kijken en dat onze uiteindelijke oplossing goed is in termen van mobiliteit en alle andere effecten.
Zullen de nieuwe viaducten van het knooppunt Leonard ook niet meer lawaai produceren?	Alles zal worden onderzocht. De uitgebreide herinrichting zal de geluidsoverlast zeker verbeteren.
Maken de quick wins die op uw website worden voorgesteld ook deel uit van de publieke raadpleging?	De quick wins maken geen deel uit van de publieke raadpleging. Afhankelijk van de milieuvergunningsaanvragen zullen er zo nodig afzonderlijke raadplegingen volgen.
Waarom overdekken we de E 411 en de RO niet over de gehele oppervlakte in de omgeving van Groenendaal, Leonard en Jezus-Eik als het reliëf het toelaat? Openbaar vervoer en fietsen aan de oppervlakte zou echt geweldig zijn!!!	We zullen rekening houden met uw opmerkingen in het vervolg van het proces.
Wordt bij de optie Esdoornenlaan bij de herinrichting van Jezus-Eik het verkeer vanaf de snelweg naar de Esdoornenlaan afgesloten? Sluipverkeer moet koste wat kost worden vermeden.	In deze optie liggen de op- en afrit in de Esdoornenlaan. We moeten inderdaad transitverkeer vermijden, dit is een uitgangspunt bij alle opties.
Sluit de Welriekendedreef zeker niet af, het is een mogelijkheid voor honderden voertuigen per dag en verbetert het verkeer van mensen die van Hoeilaart en de Barbizonwijk komen.	We zullen rekening houden met uw opmerkingen.
Hebt u overwogen om in Groenendaal een soort grote rotonde te maken (met een gat in het midden) en de wegen te houden zoals ze nu zijn? Dit zou veel goedkoper en misschien efficiënter zijn.	Een alternatief met rotonde werd overwogen, maar werd niet gekozen. De alternatieven die niet werden gekozen, staan in de bijlage bij de startnota. Met de reden waarom ze niet werden gekozen.
Komt er nog een sessie voor de kruispunten Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe?	Deze kruispunten maken deel uit van de Ring Noord, we hebben het hier over de Ring Oost. Neem een kijkje op onze website www.werkenaantering.be/agenda voor evenementen over Ring Noord in januari en februari.
Omdat ons huis het enige is dat niet door de muur wordt beschermd, heeft de heer Vasst ons in 2019 tijdens de vergadering voor de geluidsmuur gezegd dat het gewest zal wachten op de werken voor het knooppunt Vierarmen. Hoe zal het worden aangepakt?	De verbetering van de leefkwaliteit is opgenomen als doelstelling van het plan. Daarom zal dit punt worden behandeld in de geluidsstudie van Vierarmen.

<p>Waar kan ik uw verklaring over de geluidsstudie vinden? Er zijn ook huizen in de Baron Albert d'Huartlaan in dezelfde situatie.</p>	<p>Er is nog geen studie, dus uw geval moet nog worden bestudeerd. We kunnen u helaas op dit moment geen concreter antwoord geven.</p>
<p>Worden we op de hoogte gehouden van het verloop van deze studie?</p>	<p>U kunt zich inschrijven via de website https://www.werkenaantering.be/nl/ring-oost</p>
<p>Wat is de kostprijs van de investering van de Vlaamse overheid in Jezus-Eik?</p>	<p>We bevinden ons nog in een zeer vroeg stadium waarin we eerst een project willen definiëren (d.w.z. van vele opties naar een voorkeur gaan). Pas daarna kijken we naar de kostprijs en de kosten-batenverhouding. Dat is dus voor de volgende fase.</p>
<p>Knooppunt Leonard: zijn er voor voetgangers of fietsers die door het Zoniënwoud rijden meer mogelijkheden om de R0 of de E411 over te steken? (Voorlopig is dit alleen mogelijk in Leemberg, ten noorden van Jezus-Eik, aan de Tamboerdreef (of Welriekendreef) en aan de Driekleurenweg.)</p>	<p>In de laatste fase kunnen alle recreatieve spelers alle mogelijke bewegingen doen.</p>
<p>Dus als ik het goed begrijp, is het mogelijk om door de vier delen van het bos te passeren door, laten we zeggen, 300 of 400 m te lopen? Op dit moment denk ik dat de kortste route voor een lus meer dan 5 km is. Dat zou een hele verbetering zijn. Een aandachtspunt: naar mijn mening is het belangrijk het knooppunt zoveel mogelijk te verdichten, zowel horizontaal als verticaal. Een transformatie in een stadsboulevard zou interessant kunnen zijn. Kleuren.</p>	<p>Bedankt voor uw bijdrage.</p>
<p>Een meer algemene opmerking over de fietsinfrastructuur. In de eerste plaats moet veel aandacht worden besteed aan de kwaliteit en de gelijkmatigheid van de bestrating. De modulaire bestratingen van de 20e eeuw moeten koste wat het kost worden vermeden. Ten tweede moet er voldoende breedte zijn om het fietsverkeer van 2050, niet 2020, aan te kunnen. De norm van 4 m voor een tweerichtingsweg zal (denk ik) snel te weinig ambitieus worden als het fietsverkeer toeneemt. In elk geval moet hij strikt worden nageleefd en moeten knelpunten veroorzaakt door straatmeubilair</p>	<p>Bedankt voor het advies.</p>

en dergelijke worden vermeden. Ik neem aan dat u zich hiervan bewust bent, maar ik wil deze punten benadrukken :).	
Zal het project gepaard gaan met onteigeningen of aankopen (voorkooprechten) in de betrokken gebieden? Zijn er met de gemeenten al afspraken gemaakt over dit onderwerp?	Er kunnen onteigeningen volgen, maar dit zal deel uitmaken van het latere onderzoek. Dat weten we vandaag niet.

Verslag participatiemoment

datum: 14/12/2021
aanwezig: De Werkvennootschap;
Departement Omgeving
Studiegroep Omgeving
Mint NV
Antea Group
D+A

Agenda

Verloop van het participatiemoment – behandelde GRUP's

- **Dinsdag 14/12/2021 – GRUP Leonard en GRUP Vierarmen – Nederlandstalige sessie**
-

Verslag

1. Context en verloop van de participatiemomenten

De Vlaamse Regering keurde op 8 oktober 2021 de start- en procesnota's goed voor de 4 GRUP-procedures tot optimalisatie/reorganisatie van de knooppunten Vierarmen, Leonard, Groenendaal en Jezus-Eik. De raadpleging loopt van 16 november 2021 tot en met 14 januari 2022. Er werden 3 publieke online-participatiemomenten¹ georganiseerd:

- maandag 13 december 2021 van 19u tot 21:30u
- dinsdag 14 december 2021 van 19u tot 21:30u
- woensdag 15 december 2021 van 19u tot 21:30u

Voor deze participatiemomenten werd de werkvorm online infosessie (per Teams) toegepast. Er was een chatbox voorzien waar de deelnemers permanent met de deskundigen van het Departement Omgeving, De Werkvennootscha en de studiebureaus konden communiceren. Vragen konden vrij gepost worden en werden zoveel mogelijk onmiddellijk in de chatbox behandeld tijdens het infomoment. Aansluitend op de toelichting door de deskundigen werden verschillende vragen mondeling toegelicht voor alle online-deelnemers.

¹ Online omwille van covid-19 maatregelen

De drie participatiemomenten werden aangezet met een welkomstwoord en een eerste inleidende toelichting gegeven door De Werkvennootschap. Aansluitend was er een toelichting door de Werkvennootschap betreffende het te volgen traject van de vier afzonderlijke GRUP's: GRUP Groenendaal, GRUP Jezus-Eik, GRUP Vierarmen en GRUP Leonard. Studiegroep Omgeving gaf een toelichting over de start- en procesnota's waarbij er werd ingezoomd op de verschillende (hoofd)plandoelstellingen.. Aansluitend lichtte Antea Group de milieubeoordeling op planniveau (Plan-MER) toe. Tot slot werd het procesverloop van de vier afzonderlijke GRUP's door Departement Omgeving besproken. De GRUP's bevinden zich nu in fase startnota. De publieke raadpleging- en adviesrondes lopen tot 14 januari 2022 .

Dit verslag geeft een samenvatting van alle mondelinge en schriftelijke ideeën, suggesties en opmerkingen die tijdens de participatiemomenten gegeven werden zoals weergegeven in de chatbox van het onlinemoment. In het verslag wordt geen verwerking van de vragen en de antwoorden opgenomen. Deze verwerking zal gebeuren in de volgende fase, bij de opmaak van scopingnota en de aanvulling van de procesnota door het planteam.

Het is niet verplicht en vandaag ook niet gebruikelijk dat mensen die een opmerking formuleerden een individueel antwoord krijgen van het planteam waarin hen wordt meegedeeld op welke manier rekening is gehouden met de ingediende ideeën, opmerkingen en suggesties. Het is een gangbare praktijk dat alle adviezen, opmerkingen en bezwaren over een bepaald onderwerp samen behandeld worden in de scopingnota. De scopingnota wordt gepubliceerd op de website en maakt daarna ook deel uit van het GRUP dat onderworpen wordt aan een openbaar onderzoek.

2. Dinsdag 14 december – GRUP Leonard en GRUP Vierarmen

2.1. AANTAL DEELNEMERS INFOSESSIE: 147

2.2. SAMENVATTING IDEEËN, OPMERKINGEN EN SUGGESTIES:

Onderwerp	Idee, opmerking of suggestie	Aantal personen die het idee, de opmerking of suggestie formuleerden
Informatieve vragen of stellingen	Blijven reeds bestaande ontsluitingen tijdens de werken voldoende bruikbaar (i.e. max 1 oprit/afrit per keer afsluiten)?	1
	Hoe zien de weginrichtingen en capaciteiten eruit?	15
	Kan ik na voltooiing van de werken mijn bestemmingen nog vlot bereiken d.m.v. reeds bestaande of te voorziene ontsluitingen?	8
	Wat zijn de plannen omtrent de aanleg van de metro naar Jezus-Eik?	1
	Ik wens dat er in mijn omgeving een bouwstop wordt ingevoerd.	1
Plandoelstelling	Is de realisatie van de F29 onderdeel van de doelstellingen?	1
	Blijft de tram naar Tervuren behouden?	2
Planvoornemen	Waarom worden het aantal rijbanen richting Brussel gereduceerd?	1
	Hoe verhoudt het planvoornemen zich tot de plannen voor een fietsersbrug nabij Vierarmen?	2
Alternatieven	M.b.t. alternatief één wordt er een rotonde aan de oprit van de autosnelweg voorgesteld, is dit niet gevaarlijk?	1
	2 x 2 rijbanen richting Brussel geniet de voorkeur.	1
	Wat zijn de verschillen tussen de alternatieven m.b.t. Leonard?	1
Procesverloop en methode	Komt er een video-opname van de infosessie(s) beschikbaar?	1
	Wordt er rekening gehouden met de reeds afgeronde testfase betreffende het aantal rijbanen?	1
	Wordt er rekening gehouden met het reeds gevoerde debat omtrent fietspad Tervurenlaan?	2

	Wanneer worden de projecten gerealiseerd (i.e. wanneer zijn de werken voltooid)?	5
	Wat zijn quick-wins?	1
	Hoeveel deelnemers hebben de online infosessies bijgewoond?	1
	Is er coördinatie met de andere overheden (BHG/Wallonië of gemeente)?	1
Scoping milieubeoordeling	Is er een mobiliteitsstudie opgemaakt?	1
	Wat is de impact van extra infrastructuurruimtebeslag op het Zoniënwoud?	1
	Kan er meer aandacht gaan naar overstekend fauna (i.e. ecoduct)?	1
	Wordt er voldoende rekening gehouden met ouderen (bereikbaarheid van OV-punten)?	1
	In het planvoornemen wordt gebruik van de d'Huartlaan ontmoedigd i.v.m. het tegengaan van sluipverkeer, is hier überhaupt wel sprake van sluipverkeer?	1
	Zijn de voorgenomen maatregelen voldoende om sluipverkeer in de omliggende woonwijken te voorkomen?	1
	Is er in het planvoornemen voldoende rekening gehouden met aspect veiligheid?	1
	Mobiliteit dient tezamen met andere deeldisciplines te worden onderzocht.	1

2.3. BEHANDELING VAN DE INSPIRAKREACTIES

Samenvattende inhoud van de inspraakreactie(s)	Verwerking in Scopingnota / Procesnota
Wordt er na afloop van de infosessie ook een video-opname of notules document gedeeld met de deelnemers?	De video-opname wordt beschikbaar gesteld op onze website. Aangezien het een officieel moment is in het kader van een publieke raadpleging, zal er ook een soort samenvattend document zijn. We zullen de video-opname ook naar de inschrijvers sturen.
Als de projecten tegelijk worden opgestart, zal er dan nog genoeg mogelijkheden zijn om zonder files zich binnen de oostkant van Brussel en Brussel te verplaatsen?	We hebben naast een ontwerpteam, ook een Minder Hinder Team. Zij waken erop dat mogelijke hinder van het ene deelproject, op een andere werf geen inpakt heeft. Ze kijken hier ook naar andere werven (niet De Werkvennootschap) en trachten zo ofwel de impact te beperken in de fasering van de werken, ofwel de timing van verschillende deelprojecten te verschuiven.
F29 in onderzoek (volgens MAG van VI.- Brabant - winter editie) ? of goedgekeurd en gepland ?	De fietssnelweg F29 is één van de quick wins die verder uitgewerkt en gerealiseerd zullen worden binnen het project R0-oost. De enige beslissing die op dit moment al genomen is, is de beslissing dat de fietssnelweg er moet

	<p>komen. Welk traject de fietssnelweg precies zal volgen, wordt momenteel bestudeerd en besproken met de betrokken gemeenten en administraties. Eénmaal duidelijk is welk tracé gevolgd zal worden, zal het plan verder uitgewerkt worden richting vergunningsaanvraag en aanbesteding. De eigenlijke werken hopen we in de loop van 2023 te kunnen aanvangen.</p>
<p>Jagersdreef en Brusselsesteenweg blijven ongedeed met verkeer in beide richtingen ?</p>	<p>Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.</p>
<p>Alternatief ovonde: blijft er een verbinding te noorden van de ovonde vanuit Zaventem naar Mechelsesteenweg (er staat nog een streepje?)</p>	<p>Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.</p>
<p>Als je hier lichten zet krijg je toch nog meer file op de ring zelf komende van Zaventem ?</p>	<p>Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.</p>
<p>Alternatief 1 is toch zeer gevaarlijk want dat is een rotonde juist aan de oprit van de autosnelweg. Zijn er bij alternatief 2 lichten?</p>	<p>Bij een rotonde is het inderdaad moeilijker om de verkeersstromen te 'sturen'. Bij een rotonde kan het verkeer, onder goede omstandigheden, blijven doorrijden (aan een lage snelheid). Een rotonde heeft ook haar voordelen op verkeersveiligheid. Als er ongevallen zijn, gebeuren deze aan een lagere snelheid waardoor de gevolgen minder groot zijn.</p> <p>De alternatieven waar geen rotonde (ovonde) getekend zijn, bevatten inderdaad verkeerslichten. Er zijn geen alternatieven weerhouden met een zuiver voorrangregeling. Die veroorzaken gevaarlijke situaties.</p> <p>Belangrijk om mee te geven is dat we niet enkel kijken op de doorstroming, maar ook de verkeersleefbaarheid en -veiligheid willen verhogen.</p>
<p>Klopt het dat maar 1 van de 4 alternatieven voor 4-armen zuid de 4 rijvakken behoudt? tzt dat in 3 alternatieven maar 2 rijvakken worden behouden? is een mobiliteitsstudie gemaakt daaromtrent? riskeert veel files te veroorzaken</p>	<p>Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.</p>
<p>Graag begrijpbare taal aub ... Is er reeds een mobiliteitsstudie gemaakt? of wanneer zal die komen? moeilijk in covid-periode vermoed ik. Enkele maanden geleden was er reeds discussie over dit</p>	<p>Zoals ook net toegelicht door de MER-coördinator bekijken we alle verkeersknopen op verschillende vlakken (disciplines). De manier waarop dit onderzoek gevoerd zal worden, staat opgenomen in dat startnota en zal verder</p>

fietspad en een testfase waarbij een rijvak zou worden afgesloten. Toen werd beslist deze testfase niet te laten doorgaan door minister Lydia Peeters aangezien bleek dat dit inderdaad nefaste gevolgen zou hebben op de mobiliteit. Wordt daar rekening mee gehouden?	worden toegelicht in de scopingnota. Het uiteindelijke onderzoek zal ook opnieuw in openbaar onderzoek gaan (samen met het GRUP zelf).
Graag een antwoord op mijn vraag: wordt rekening gehouden met de discussies van enkele maanden geleden waarbij de testfase werd opgeheven om de 4 rijvakken te behouden?	in de discipline mobiliteit van het plan-MER zal onderzocht worden wat de impact van de nieuwe configuratie van de knopen op verschillende mobiliteitsparameters is, zoals bv. Filevorming
Begrijp ik het goed dat dus helemaal geen rekening wordt gehouden met de discussie omtrent fietspad Tervurenlaan enkele maanden geleden en visie L. Peeters daaromtrent?	De 'mobiliteitsstudie' moet dus nog plaats vinden. Covid heeft op dit vlak geen impact, want het mobiliteitsonderzoek baseert zich op regionale verkeersmodellering met verkeersprognoses voor het jaar 2030.
Hoe veilig is het om de bestaande weg te nemen en daar in beide richtingen te rijden?	Verkeersveiligheid is altijd prioritair. We gaan sowieso niets realiseren dat verkeersonveilig is. Bedoeling is om de verkeersveiligheid voor alle weggebruikers te verhogen.
Als er maar 1 rijstrook meer is na 200 meter van het knooppunt dan krijg je toch meer file (Tervurensteenweg) en wat met als je van de ring wil afrijden naar Tervuren of Wezembeek? Is dat stuk niet meegenomen?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Wat gebeurt met de tram tot Tervuren	De tram blijft zeker behouden en op haar huidige bedding rijden.
Staat het vast waar de fietsbrug juist zal komen?	
Waarom wordt er gekozen om het aantal rijbanen Brussel in te verminderen tot 2x1?	Omdat volgens onze verkeerstellingen en simulaties en berekeningen (van voor corona) ons leren dat die capaciteit genoeg is - enkel dichtbij het knooppunt is opstelcapaciteit nodig.
En hoe zal dit verder gaan in het Brussels gewest?	Dat zal in de verdere uitwerking van dit proces met Brussel moeten besproken worden, op dit moment zijn er nog meerdere alternatieven, en staan we dus nog heel vroeg in het proces.
Aanleg metro, is dit juist? is er dan nog een overweging om de metro tot Jezus-Eik te brengen?	We hebben die vraag ook gesteld aan de verschillende betrokken partijen. Er is hier voorlopig geen draagvlak voor. Vanuit Brusselse partners is het moeilijk te verantwoorden om de metro te verlengen langs E411 in een zone waar tussen Vlaanderen en Herrmann-Debroux nauwelijks reizigers zijn (Zoniënwoud). Vanuit de Vlaamse gemeenten zien de actoren ook in eerste instantie de optimalisatie van het bestaande openbaar vervoer (tram en bus). Die trachten

	we te verbeteren door de halte-infrastructuur te verbeteren en kort bij de grote haltes ook parkeergelegenheid te voorzien.
Wat gebeurt met het fietstunnel onder RO iets voor de Vierarmen? (in slechte staat)	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Voor het verkeer van/naar Tervuren, geldt er ook 2x1 rijstroken zoals richting Brussel voorzien, of blijft het zoals vandaag 2 x 2 ?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Wordt de aansluiting van de Brusselsesteenweg op 4-Armen behouden om de ontsluiting van de achterliggende woonwijken te bevorderen?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
2x2 gebundeld lijkt me de beste optie. Tervuren en Brussel is ook 2x2. Er zijn genoeg mogelijkheden om een goed fietspad te voorzien bij 2x2 en dan blijft de doorstroom van auto verkeer tussen Tervuren en Brussel vlot.	We nemen de opmerking zeker mee.
Wat betekent quick win precies?	Dat zijn werken in functie van leefbaarheid en mobiliteit die we op korte termijn kunnen uitvoeren zonder GRUP (bestemmingswijzigingen) maar met een normale omgevingsvergunning. Bijvoorbeeld het fietspad tussen Brussel en Leuven de F29. De 204 fietssnelweg Brussel Waver. In totaal een 15 projecten in deze zone. Meer info kan je terugvinden op de website https://www.werkenaantering.be/nl/ring-oost2#quickwins
4-Armen: Noord-Zuid Ringfietspad: hoe loopt die, welke tracé precies ter hoogte van N3, Brusselstew., N226 ?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Basisvoorstel Leonard. Wat is de impact op extra ruimte in het bos. Lijkt mij meer ruimte nodig te hebben	Het alternatief sterknoop is inderdaad iets minder compact dan het alternatief halve ster. In de eindsituatie zetten we wel sterk in op groene verbindingen op de tunneldaken en onder de bruggen. Bij het alternatief halve ster zal de werfzone ook wel heel wat ruimte nodig hebben, omdat de tunnel op niveau -2 zal verplaatsen naar -1. Alle alternatieven hebben dus hun voor- en nadelen.

	Het MER-onderzoek zal ons uiteindelijk een goed zicht geven op de mate van ruimtebeslag en bijhorende effecten.
Is er iets meer te zeggen over verbindingen voor de fauna, bv ecoducten?	Momenteel werken we alvast aan een ecorecreaduct ter hoogte van het knooppunt Groenendaal. Verder zijn in het projectboek nog een aantal mogelijke locaties voor ecoverbindingen opgenomen. We bekijken op welke manier deze binnen de herinrichting van de vier grote verkeersknooppunten opgenomen kunnen worden.
Wat zijn de oplossingen voor de oude inwoners van Jezus-Eik om naar het station van Groenendaal te gaan ?	Het gaat hier om een project vanuit de Vlaamse Overheid waarbij wij als opdracht hebben gekregen om te kijken naar de mobiliteit en leefbaarheid van de Ring. Uw vraag lijkt me eerder gerelateerd aan de bevoegdheden van de gemeenten, maar het klopt wel dat wij vanuit ons project ook het centrum van Jezus-Eik willen aanpakken. Daarover ging onze infosessie gisteren. U kan die binnenkort online herbekijken, u zal een mail krijgen als u ingeschreven was voor deze infosessie. Indien niet, stuur ons gerust een mailtje naar info@werkenaandering.be
Bij het ster alternatief blijft de afslag E411 richting R0 Zaventem nog steeds een hoek van 90°. Hoe zal dit opgelost worden, want dit is net één van de grote oorzaken van de files.	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Bij de 4-armen tunnel blijft het daar ook 2x2 of niet?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
aan de kant van de E411 Brussel -Namen is er ook een doorgang voor fietsers voetgangers , paarden, zal deze doorgang blijven	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Is er werkelijk sluipverkeer via de Baron d'Huartlaan? Het lijkt me hoofdzakelijk bestemmingsverkeer voor schoolgangers, boodschappen te Stockel en toegang van de Metro. Het ontmoedigen van ingang d'Huartlaan zou dan contraproductief zijn.	De stempel sluipverkeer is moeilijk hard te maken. Vanuit verkeersmodellen kunnen we weliswaar onderzoeken van waar auto's komen en waar ze naartoe rijden. De Albert d'Huartlaan heeft inderdaad een belangrijke ontsluitingsfunctie; we trachten echter zoveel mogelijk het verkeer te bundelen op grotere verkeersassen. Ontmoedigen zorgt er wel voor dat verkeer dat er niet moet zijn, een andere route kan volgen.

4-Armen: Strikte Monitoring van sluipverkeer gewenst in de omliggende wijken. Ik ben niet overtuigd dat de voorziene werkzaamheden de huidige problemen op dit vlak op de lokale gemeentelijke wegen zal verhelpen. Als de bedoeling is dat het doorgaand verkeer op het hoofdwegennet moet blijven	Sluipverkeer is inderdaad moeilijk op te sporen of te benoemen. Soms moet verkeer simpelweg op de wegen rijden om hun bestemming te bereiken. We trachten de optimalisaties zo in te richten dat de grotere verkeersassen het verkeer beter kunnen verwerken. Mocht je nog voorstellen hebben, of specifieke aandachtspunten kunnen aangeven, kan je dit uiteraard ook doen.
Jagerslaan en Brusselsesteenweg: er was sprake om die af te sluiten? wat is de stand van zaken?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Hoe lang gaat het duren tot het volledig af zal zijn (de 4 projecten)?	Dat is vandaag moeilijk te zeggen, maar we rekenen zeker ettelijke jaren om alles te bouwen.
Voor de herstelling van de 2 onderbroken afslagen, moet dat wachten op de GRUP, of zal dit eerder begonnen worden?	Voor deze bruggen is inderdaad een herbestemming via een GRUP noodzakelijk. Meer bepaald waar de bruggen landen. Deze quick wins zijn dus iets minder snel realiseerbaar dan andere quick wins, zoals bijvoorbeeld de fietssnelwegen.
Gisteren had ik verschillende vragen die niet werden beantwoord. Worden die nog beantwoord, of geseponneerd	Excuses als we die gemist hebben. Stuur ons gerust nog een mailtje naar info@werkenaandering.be . Het was bijzonder druk gisteren, en we dachten dat we alle vragen hadden beantwoord. Onze excuses als dat niet het geval was.
De totale ombouw van het Leonard knooppunt lijkt niets bij te dragen aan extra doorloopcapaciteit.	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Wordt ook rekening gehouden met het verwijderen van de Herrmann- Debroux viaduct op de mobiliteit op 4-armen? verkeer zal Brussel proberen binnen te geraken via Tervurenlaan / Baron d'Huartlaan?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Graag toch nog uw feedback ivm wat enkele maanden geleden is gebeurd betreffende fietspas Tervurenlaan en reactie L. Peeters	Daarvoor gaat u best aan het adres van het kabinet zelf luisteren. Het klopt inderdaad dat de minister de proefopstelling niet wou, en we die dus ook niet hebben uitgevoerd, maar in het kader van het GRUP (en dus op langere termijn dan een proefopstelling) zal nog uitvoeriger onderzoek gevoerd worden om aan te tonen of dit wenselijk is.

Tunnels komende van Waterloo moet men een bajonet volgen wat gevaar teweegbrengt. Zal dit recht getrokken worden?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Dus hier ook geen begin van werken voor 3 jaar ?	Het zal inderdaad nog even duren voor we aan de grote werken kunnen beginnen, we staan nog maar aan het begin van de procedure.
Ik hoop dat het stuk tussen Leonard en Herrmann-Debroux autobaan blijft en geen stedelijk boulevard	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
GRUP bepaalt de bestemming van een gebied,..... maar dit geldt op verschillende domeinen !. Geen silo's: mobiliteit is geen eiland. Ook bouwstop gewenst	Daarom maken we ook gelijktijdig met de GRUP's een MER op. Dat behandelt verschillende disciplines. Mobiliteit is er slechts eentje; de overige worden evenwaardig behandeld. Vandaar ook dat onze voorstellen zo veel mogelijk de grenzen van bijvoorbeeld het Zoniënwood respecteren.
Verkeer dat er niet moet zijn kan nu ook al via de grote assen.	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Hoe geraken we aan de Welriekendedreef?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Hoe geraken we aan de Jezuseiksesteenweg vanuit Zaventem en hoe geraken we aan de Brabantlaan vanuit richting Oudergem	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Wanneer gaan de werken van start?	Meest optimale timing voor opmaak GRUP 1,5 jaar. Dus ten vroegste voorjaar 2024 GRUP. Daarna worden de projecten uitgewerkt, eventueel met projectnummer en vergunningsaanvragen. Meest optimale timing: 3 tot 4 jaar van nu.
Verband tussen deze plannen en fietsersbrug op deze locatie?	De fietsbrug is nu al vergunbaar en wordt daarom nu aangelegd aansluitend op de zuidelijke tak van het Vierarmenkruispunt.
Verbreding Vierarmen tunnel naar 3x3? Waarom niet?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.

Jagerslaan afsluiten?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.
Alternatieven voor Leonard – verschillen ?	Op de schetsen zijn de lijnen in stippels de bestaande tunnels. Deze volgen echter niet de drukste verkeersstromen. Dat willen we aanpassen door de tunnels bij te sturen Sterknoop - Alternatieve wijze: stedelijke boulevard voor een deel naast (richting Zaventem) wel snelwegniveau Halve ster : als volledig stedelijke boulevard dan minder conflictpunten en minder ruimte nodig.
Hoe wordt Brussel betrokken?	Er wordt permanent overleg met BHG en gemeentes en administraties voorzien.
Hoe wordt omgegaan met het Debrouxviaduct?	Op de vergadering werd een meer uitgebreide toelichting gegeven waarbij werd teruggegrepen naar de technische en verkeerskundige onderzoeken die reeds werden uitgevoerd.

Verslag participatiemoment Kraainem

datum: 25/11/2021
aanwezig: De Werkvennootschap
Departement Omgeving
Studiegroep Omgeving
Mint NV
Antea Group

Verslag

1. Context en verloop van het participatiemoment

De Vlaamse Regering keurde op 8 oktober 2021 de start- en procesnota's goed voor de 4 GRUP-procedures tot optimalisatie/reorganisatie van de knooppunten Vierarmen, Leonard, Groenendaal en Jezus-Eik. De publieke raadpleging liep van 16 november 2021 tot en met 14 januari 2022.

Er werd 1 fysiek publiek participatiemoment georganiseerd. Dit fysieke publieksmoment vond op 25 november 2021 van 19u tot 21u plaats in Kasteel Jourdain (Kasteelweg 4 - 1950 Kraainem).

De overige geplande fysieke publieke participatiemomenten werden gezien de toen geldende coronamaatregelen geannuleerd.

Het fysieke participatiemoment werd vormgegeven als infomarkt. In een eerste zaal werden enerzijds de procesvideo en anderzijds de toelichtende video's per knooppunt getoond. Deze video's werden ter voorbereiding van de publieksmomenten reeds publiek gemaakt via de verschillende gebruikte kanalen. In deze eerste zaal werden ook folders ter beschikking gelegd waarin de hoofdlijnen uit de start- en procesnota's toegelicht worden.

In de overige zalen werden panelen getoond met daarop een bevattelijke samenvatting van de inhoud van de start- en procesnota's. De panelen worden als bijlage bij voorliggend verslag gevoegd.

Dit verslag geeft een samenvatting van alle mondelinge en schriftelijke ideeën, suggesties en opmerkingen die tijdens de participatiemomenten gegeven werden. In het verslag wordt geen verwerking van de vragen en de antwoorden opgenomen. Deze verwerking zal gebeuren in de volgende fase, bij de opmaak van scopingnota en de aanvulling van de procesnota door het planteam.

Het is niet verplicht en vandaag ook niet gebruikelijk dat mensen die een opmerking formuleerden een individueel antwoord krijgen van het planteam waarin hen wordt meegedeeld op welke manier rekening is gehouden met de ingediende ideeën, opmerkingen en suggesties. Het is een gangbare praktijk dat alle adviezen, opmerkingen en bezwaren over een bepaald onderwerp samen behandeld worden in de scopingnota. De scopingnota wordt gepubliceerd op de website en maakt daarna ook deel uit van het GRUP dat onderworpen wordt aan een openbaar onderzoek.

2. Samenvatting van alle mondelinge en schriftelijke ideeën, suggesties en opmerkingen

Alle ontvangen ideeën, suggesties en opmerkingen hadden betrekking op het GRUP Vierarmen.

- Snelheid van vrachtverkeer bovengronds zorgt voor trillingen. Er staan heel kortbij woningen.
- Fietsers verdienen een goede oversteek naar de d’Huartlaan. Is dit mogelijk met een brug?
- Waarom komt er geen permanent een fietspad langs Gouvernementsweg?
- Het alternatief “rotonde” aan de d’Huartlaan of Mechelsesteenweg is niet realistisch. Waarom blijft dit scenario terugkomen hoewel in eerdere participatiesessies omtrent het project R0-oost al door het publiek werd aangegeven dat dit scenario niet wenselijk is?
- Blijft de Brusselsesteenweg in de verschillende alternatieven open of niet?
- Hoeveel rijstroken worden in de verschillende alternatieven voorzien op de Tervurenlaan?
- Wordt binnen voorliggend project voorzien in het verbreden van de tunnel?
- Vrachtwagens die niet meer door de Vierarmmentunnel mogen, zorgen voor overlast bij de buurtbewoners van het Vierarmenkruispunt.
- Wat is het nut van investeringen in fietsinfrastructuur?

5.3. Verslag goedkeuring scopingnota door planteam

Planteam Geïntegreerd Planningsproces Ruimtelijke herinrichting knooppunt Vierarmen op de Ring rond Brussel (R0)– 13/09/2022

Onderwerp: Goedkeuring documenten scopingnota GRUP
Datum: 13 september 2022, 10u00-11u15
Aanwezig

- Veerle Van Hassel (Departement Omgeving – ruimtelijk planner)
- Eva Vercamst (Departement Omgeving – ruimtelijk planner)
- Marc Awouters (DWW)
- Kaat Maes (DWW)

Verontschuldigd

- Björn Van Staeyen (Departement Omgeving - Team MER)
- Melanie Franck (Departement Omgeving - Team MER)

Agenda

1. Goedkeuring documenten scopingnota en procesnota 2 van het GRUP

Verlag

In het planteam worden de documenten van de scopingnota op de sharepoint en de openstaande opmerkingen overlopen. De opmerkingen worden in het overleg zelf verwerkt.

De procesnota wordt overlopen en de ontbrekende informatie wordt opgelijst. Mits aanvullen van de procesnota met deze informatie keurt het planteam ook de procesnota goed.

Conclusie van het planteam:

De scopingnota van het GRUP Ruimtelijke herinrichting knooppunt Vierarmen op de Ring rond Brussel (R0) wordt inhoudelijk door de aanwezigen goedgekeurd.

Parallel zal ook nog de procesnota versie 2 en haar bijlagen worden afgewerkt.

De scopingnota wordt overgemaakt aan Team MER voor de kwaliteitsbeoordeling en akkoord met de samenstelling van het plan-MER-team. *Team MER liet op 13/09/2022 per mail (zie bijlage) weten dat volgende paragraaf kan worden opgenomen in de te publiceren scopingnota:*

Het Team Mer van het Departement Omgeving maakt onderdeel uit van het planteam en zorgt op deze wijze voor een continue kwaliteitswaarborging van het milieueffectenonderzoek. De kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het plan-MER door het Team Mer zit vervat in deze scopingnota. Het Team Mer gaat akkoord met het voorgestelde team van erkende MER-deskundigen die het plan-MER zullen opstellen (zie paragraaf 5.4 scopingnota).

Imke Van Dorpe

Van: Franck Melanie <melanie.franck@vlaanderen.be>
Verzonden: dinsdag 13 september 2022 15:22
Aan: Van Hassel Veerle; Kaat Maes; Ann Lambrechts
CC: van Staeyen Björn; Arts Paul
Onderwerp: scopingnota R0 Oost Vierarmen - beslissing Team Mer

Opvolgingsvlag: Opvolgen
Vlagstatus: Met vlag

Beste

Hierbij volgt de beslissing van het Team Mer, overeenkomstig artikel 4.2.8 §6 van het DABM, m.b.t. de scopingnota (versie 13/9/2022) voor het geïntegreerde planningsproces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplannen 'Ruimtelijke herinrichting knooppunt Vierarmen op de Ring rond Brussel (R0)' (dossiernummer PLI115).

Over de startnota werd een adviesronde, een raadpleging van de bevolking (16/11/2021 t.e.m. 14/01/2022) en enkele participatiemomenten (25/11/2021, 14/12/2021 en 15/12/2021) georganiseerd. De ontvangen adviezen en inspraakreacties werden verwerkt in deze scopingnota die vervolgens de basis vormt voor het verdere verloop van het geïntegreerde planningsproces.

De scopingnota beschrijft op die manier, op basis van de publieke raadpleging en advisering over de startnota, de aspecten die in het milieueffectenonderzoek (=plan-MER) verder aangevuld of onderzocht moeten worden. Deze scopingnota kan bij nieuwe of gewijzigde inzichten in de loop van het planproces nog aangepast worden en is pas definitief bij de voorlopige vaststelling van het PRUP.

Volgende paragraaf kan opgenomen worden in de te publiceren scopingnota: Het Team Mer van het Departement Omgeving maakt onderdeel uit van het planteam en zorgt op deze wijze voor een continue kwaliteitswaarborging van het milieueffectenonderzoek. De kwaliteitsbeoordeling over de inhoudsafbakening van het plan-MER door het Team Mer zit vervat in deze scopingnota. Het Team Mer gaat akkoord met het voorgestelde team van erkende MER-deskundigen die het plan-MER zullen opstellen (zie paragraaf 5.4 scopingnota).

Als lid van het planteam zal Team Mer er mee voor zorgen dat gedurende het verdere planningsproces, het milieueffectenonderzoek (plan-MER) wordt bijgestuurd of geëvalueerd waar nodig.

Met vriendelijke groet

Melanie Franck
Expert MER

DEPARTEMENT OMGEVING
Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplannen en –projecten
Kenniscentrum MER

M +32 0492 23 75 43
Koning Albert II-laan 20 bus 8, 1000 Brussel
www.omgevingvlaanderen.be