



**Ontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan  
'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0) - deel  
Noord'**

**In de gemeenten Asse, Dilbeek, Grimbergen, Kraainem, Machelen, Meise,  
Vilvoorde, Wemmel, Wezembeek-Oppem, Zaventem**

**Bijlage XIV: Nota flankerend beleid**



**Vlaamse  
overheid**



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

**DEPARTEMENT  
OMGEVING**



Dit document is bijlage XIV van het GRUP 'Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel (R0)-deel Noord'.

Deze bijlage bevat de '**Nota flankerend beleid**'.

#### Overzicht andere bijlagen

- Bijlage Ia: Verordenend grafisch plan
- Bijlage Ib: Plannen aangepaste beschermde dorpsgezichten
- Bijlage II: Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Bijlage IIIa: Toelichtingsnota met tekstuele toelichting
- Bijlage IIIb: Toelichtingsnota kaarten
- Bijlage IV: Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie
- Bijlage V: Ontwerp plan-milieueffectenrapport
- Bijlage VI: Ontwerp maatschappelijke kosten-baten analyse (MKBA)
- Bijlage VII: Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB)
- Bijlage VIII: Ontwerp Ruimtelijk Veiligheidsrapport (RVR)
- Bijlage IX: Ontwerpend onderzoek
- Bijlage X: Futureproof onderzoek
- Bijlage XI: Beoordelingsnota
- Bijlage XII: Ruimtelijke conceptschets Gekozen alternatief en varianten
- Bijlage XIII: Ontwerp van gedeeltelijke opheffing van beschermingsbesluiten
- **Bijlage XIV: Nota flankerend beleid**
- Bijlage XV: Scopingnota 4

# NOTA FLANKEREND BELEID IN HET KADER VAN HET GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN 'RUIMTELIJKE HERINRICHTING VAN DE RING ROND BRUSSEL (R0) - DEEL NOORD'

## 1. AANLEIDING

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werden alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen die ruimtelijk vertaalbaar zijn, verankerd in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Enkele aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen zijn niet ruimtelijk vertaalbaar. Hiervoor wordt flankerend beleid voorgesteld dat deze maatregelen op planniveau vastlegt.

De opgenomen maatregelen zullen in samenspraak met de functioneel bevoegde ministers uitgewerkt worden. Maatregelen uit deze nota die budgettair niet voorzien zijn, zullen opgevangen worden binnen de eigen kredieten

## 2. INHOUD

In onderstaande hoofdstukken wordt het flankerend beleid uitgewerkt. Voor elk aspect wordt aangegeven wat de te nemen maatregel is, welk aspect men desgevallend wenst te milderen, de eventuele meerkost en tegen wanneer deze maatregelen gerealiseerd dienen te worden.

### A. VERTALING VAN AANNAMES

#### A.1.

##### *Aanname:*

Snelheidsvermindering op de wegvakken van de toekomstige snelwegen E40, E19 en A12 die aansluiten op de R0 (90 km/u aan de buitenzijde en 70 km/u aan de binnenzijde van de R0)

##### *Uitwerking:*

Implementatie van de snelheidsafbouw in de omgeving van de verkeerswisselaars langsheen het noordelijke deel van de R0.

In het kader van het onderzoek is vastgesteld dat een harmonisering van de verschillende snelheidsregimes in (de omgeving van) de verkeerswisselaars R0/E40 in Groot-Bijgaarden, R0/A12, R0/E19 en R0/E40 in Sint-Stevens-Woluwe zich opdringt. Op vandaag komen in de verkeerswisselaars immers verschillende wegcategorieën samen met elk een eigen snelheidsregime. Deze snelheidsregimes zijn:

- De toeleidende radiale snelwegen (bestaande toestand):
  - A3/E40 en A12 hebben een snelheidsregime van 120 km/u,
  - A1/E19 en A10/E40 hebben een snelheidsafbouw aan de verkeerswisselaar met een snelheidsregime van 90 km/u
- De R0 heeft een snelheidsregime van 100km/u (90 km/u op het viaduct van Vilvoorde)

- Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest heeft de intentie geuit om de stadswegen op haar grondgebied mogelijk naar een snelheidsregime van 50 km/u te brengen.

Vanuit dit gegeven is het zinvol om de snelheden te harmoniseren vanuit de toeleidende radiale snelwegen richting de verkeerswisselaars R0/E40 in Groot-Bijgaarden, R0/A12, R0/E19 en R0/E40 in Sint-Stevens-Woluwe: een snelheidsafbouw voorzien op de radiale toeleidende snelwegen, zodanig dat de getrapte snelheidsafbouw is bereikt bij de overgang tussen de toeleidende radiale snelwegen met enerzijds de R0 en anderzijds de stadswegen in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Dit wil zeggen dat de snelheidsafbouw op de radiale snelwegen afbouwt naar 90 km/u, zodoende de volgende getrapte afbouw te hebben bij de uitvoering naar de verbindingbogen van de verkeerswisselaars, welke een ontwerpsnelheid van 70km/u hebben. Voor de invalswegen naar Brussel dient vanuit de toeleidende radiale snelwegen (op 90km/u) ook de verdere afbouw aangezet te worden naar (eventuele) andere snelheidsregimes zoals 70 km/u of de afbouw naar 50 km/u mogelijk te worden gemaakt.

#### *Timing.*

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken en na gezamenlijk akkoord tussen beide gewesten.

### **A.2.**

#### ***Aanname***

In het ontwerp van de gekozen combinatie van alternatief en varianten wordt een snelheid gehanteerd van 100 km/u op de doorgaande ringweg en 70 km/u op de stedelijke ringweg.

#### ***Uitwerking.***

Op de stedelijke ringweg wordt een toegelaten snelheid van 70 km/u geïmplementeerd.

#### ***Timing.***

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

### **A.3.**

#### ***Aanname.***

Volgende maatregelen werden opgenomen als plangeïntegreerde maatregelen en maken –dus deel uit van de gekozen combinatie van alternatief en varianten:

- Kern Zellik vrijwaren van doorgaand verkeer (N-Z en O-W): verkeersremmende maatregelen
- Ontsluiting bedrijvzones Groot-Bijgaarden/Zellik:
  - Realisatie lokale verbinding voor de bedrijvzones Maalbeek en zone Noord
  - Knips Raymond Pelgrims De Bigardlaan + Frans Schachtstraat om gebruik nieuwe lokale verbinding bedrijvzones te verplichten (uitzondering voor gemeentediensten, openbaar vervoer en hulpdiensten)

- Verkeersremmende maatregelen N277 en N276
- Realiseren van een lokale verbinding tussen Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe

***Uitwerking:***

Deze aannames kunnen niet louter worden toegewezen aan het project voor de herinrichting van de R0 Noord zoals deze uitgevoerd wordt door De Werkvennootschap. Andere partners, meer bepaald de lokale besturen van Dilbeek, Asse, Grimbergen en Zaventem en het Agentschap Wegen en Verkeer dienen betrokken te worden bij de verdere concrete uitwerking en implementatie van de maatregelen.

***Timing:***

Deze maatregelen wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

## B. VERTALING VAN MILDRENDENDE MAATREGELEN

### B.1.

**Effect:** Stikstofdepositie op Laarbeekbos

***Maatregel:***

In de stedenbouwkundige voorschriften van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van wegeninfrastructuur is opgenomen dat de bijkomende stikstofdepositie ter hoogte van Laarbeekbos niet van dien aard mag zijn dat zij op zichzelf of in combinatie met andere plannen en projecten betekenisvolle effecten heeft voor het betrokken speciale beschermingsgebied.

In de toelichting bij de stedenbouwkundige voorschriften wordt verduidelijkt dat het bewijs dat de bijkomende stikstofdepositie geen betekenisvolle effecten voor het Laarbeekbos mag genereren, moet worden geleverd door objectieve gegevens die betrekking hebben op de relatie tussen desgevallend de toename van de stikstofdepositie, de kritische depositiewaarde van de betrokken beschermingsgebieden, de staat van instandhouding ervan alsook de concrete instandhoudingsdoelstellingen die voor het stikstofgevoelige habitatype in kwestie werden vastgesteld.

Conform het plan-MER wordt in het flankerend beleid verankerd dat er in een lokale snelheidsverlaging ter hoogte van het Laarbeekbos wordt voorzien.

***Uitwerking:***

Er wordt een lokale, verder uit te werken, snelheidsverlaging geïmplementeerd op de ring rond Brussel (R0) ter hoogte van het Laarbeekbos, tenzij op basis van nieuwe ontwikkelingen en/of voortschrijdend inzicht uit de individuele beoordeling in het kader van de omgevingsvergunningaanvraag blijkt dat er geen betekenisvolle effecten op het Laarbeekbos worden gegenereerd, dan wel dat wordt aangetoond dat andere maatregelen mogelijk zijn om dergelijke betekenisvolle effecten te vermijden.

### *Timing.*

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

## C. EXTRA

### C..1.

#### *Doel:*

Stikstofdepositie op Floordambos vermijden

#### *Middel:*

Uit het plan-MER blijkt dat er kan geconcludeerd worden dat door uitvoering van het planvoornemen geen onvermijdbare en onherstelbare schade zal optreden ten aanzien van het VEN-gebied 'Het Floordambos'.

Uit de modelleringen blijkt dat ter hoogte van Floordambos een zeer beperkte toename van stikstofdepositie plaatsvindt, met name een toename van maximaal ca. 0,08 kg N/ha/jaar en dit ter hoogte van habitats die een KDW hebben van 20 tot 28 kg N/ha/jaar (o.a. 9160 en 91E0). Er werd geoordeeld dat een toename van 0,08 kg N/ha/jaar veroorzaakt door het planvoornemen zeer beperkt is in vergelijking met de daling die reeds heeft plaats gevonden en de verwachte daling naar de toekomst toe. Deze zeer beperkte toename en de verwachte daling van de stikstofdepositie tot onder de KDW van de voorkomende habitats in combinatie met (i) de onzekerheidsmarges bij de meting en calculatie van emissies en deposities, en (ii) dat dergelijke kleine bijdragen van depositie niet kunnen leiden tot merkbare en meetbare effecten en niet causaal in verband kunnen gebracht worden met een mogelijk schadelijk gevolg, zorgen ervoor dat er geconcludeerd kan worden dat een toename van 0,08 kg N/ha/jaar als niet nadelig beoordeeld kan worden. Er wordt volledigheidshalve meegegeven dat, indien op projectniveau alsnog zou blijken dat de schade nadelig zou zijn (ondanks de preventief voorziene afscherming t.o.v. de E19), er steeds een maatregel voorhanden is, met name snelheidsverlaging op het nabij gelegen snelwegsegment.

Vanuit behoorlijk bestuur wordt in het flankerend beleid dan ook verankerd dat er in een lokale snelheidsverlaging ter hoogte van het Floordambos wordt voorzien, tenzij op basis van de individuele beoordeling op projectniveau wordt bevestigd dat er geen onherstelbare en onvermijdbare schade aan de stikstofgevoelige natuur in het Floordambos wordt gegenereerd, dan wel wordt aangetoond dat andere maatregelen mogelijk zijn om onherstelbare en onvermijdbare schade te vermijden.

#### *Uitwerking.*

Er wordt een lokale, verder uit te werken, snelheidsverlaging geïmplementeerd op de E19 ter hoogte van het Floordambos, tenzij op basis van de individuele beoordeling op projectniveau wordt bevestigd dat er geen onherstelbare en onvermijdbare schade aan de stikstofgevoelige natuur in het Floordambos wordt gegenereerd, dan wel dat wordt aangetoond dat andere maatregelen mogelijk zijn om onherstelbare en onvermijdbare schade te vermijden.

#### *Timing.*

Deze maatregel wordt in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

Vornoemde maatregelen inzake het snelheidsregime (op de R0 en op de toeleidende snelwegen – zie A.1., A.2., B.1. en C.1.) worden desgevallend genomen binnen de daartoe voorziene reguliere kredieten en meegenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag voor de herinrichting van de ring rond Brussel – deel noord.

Voor de maatregelen voorzien in A.3. dient de minister van Mobiliteit en Openbare Werken de opdracht te geven aan De Werkvennootschap om de verdere uitwerking en implementatie op te nemen met het Agentschap Wegen en Verkeer en de bevoegde lokale besturen.

Al deze maatregelen dienen in elk geval te worden geïmplementeerd ten laatste gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.