

De toekomst van de Ring krijgt vorm

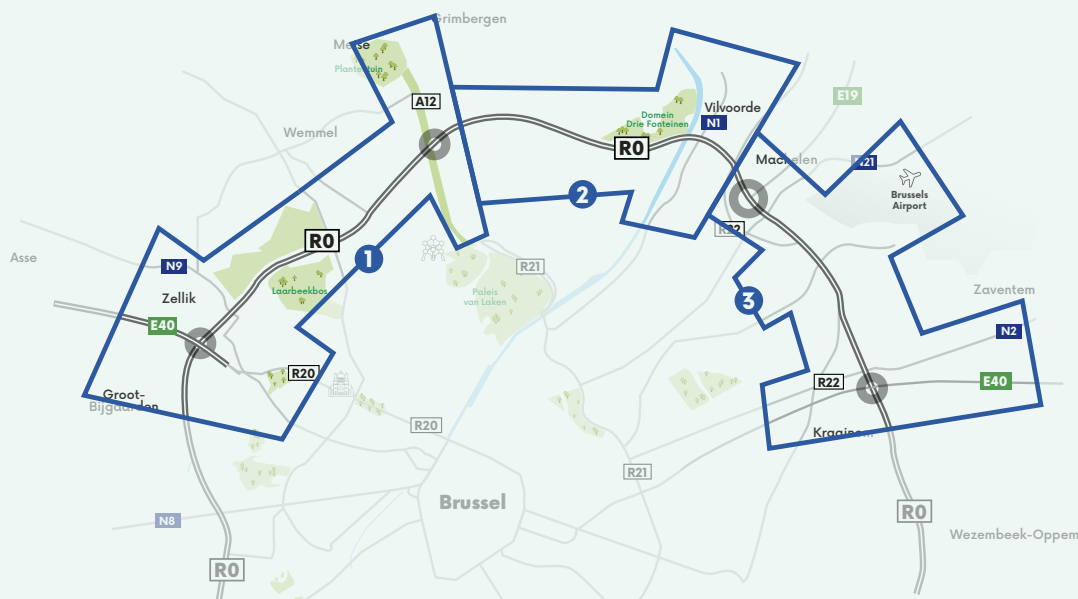
Neem deel aan het
openbaar onderzoek
van 2 mei tot en met 30 juni 2023

Gids bij het ruimtelijk uitvoeringsplan
voor de herinrichting van het noordelijke deel
van de Ring rond Brussel



Inhoud

De toekomst van de Ring krijgt vorm	3	Waar staan we vandaag?	4	Dit willen we bereiken	7
-------------------------------------	---	------------------------	---	------------------------	---



Zone 1 Van Groot-Bijgaarden tot Meise	8	Zone 2 Van Grimbergen tot Vilvoorde	12	Zone 3 Van Machelen tot Kraainem	14
Hoe pakken we dat aan?	10	Hoe pakken we dat aan?	13	Hoe pakken we dat aan?	16

Enkele begrippen uitgelegd	18	Praktisch	19
Hoe geef ik inspraak?	19	Kom je informeren	20

Deze publicatie is een uitgave van De Werkvennootschap

Info en opmerkingen
info@werkenaandering.be

Verantwoordelijke uitgever
Wouter Casteels
p/a . Botanic Tower,
Sint-Lazaruslaan 4-10, 1210 Brussel

Niet op de openbare weg gooien

 **DEPARTEMENT
OMGEVING**

 **DE WERKENNOOTSCHAP**

 Medegefinancierd door
de Europese Unie

De toekomst van de Ring krijgt vorm

Beste lezer,

Het noordelijke deel van de Ring rond Brussel, van Groot-Bijgaarden tot Sint-Stevens-Woluwe, is verouderd, onveilig en toe aan een duurzaam nieuw hoofdstuk. Een grondige herinrichting is nodig om de toekomst veilig te stellen.

Op verschillende plaatsen rond de Ring wordt er vandaag al aan nieuwe infrastructuur gewerkt. Maar om de Ring echt toekomstbestendig te maken is er meer nodig. Na een periode van intensieve samenwerking en dialoog met tal van

belanghebbenden, ruime inspraak van het brede publiek en uitgebreid onderzoek ligt er momenteel een ontwerp op tafel voor een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor het noordelijke deel van de Ring.

Op 31 maart 2023 stelde de Vlaamse regering het ontwerp van dat GRUP voorlopig vast. Daarmee startte een nieuwe fase in het proces. Vanaf 2 mei 2023 loopt het openbaar onderzoek over dat ontwerp-GRUP.

Wat houdt het GRUP in en wat betekent het voor de plek waar je woont, pendelt of werkt? In deze brochure nemen we je mee door de plannen. Je leest hoe we tot hier geraakt zijn (p. 4), welke onderzoeken eraan voorafgingen (p. 6) en wat het doel is van de herinrichting (p. 7). Vanaf p. 8 lees je per zone welke pijnpunten we aanpakken, en hoe. Op p. 19 vertellen we meer over het openbaar onderzoek en hoe je inspraak kan doorgeven. Tot slot nodigen we je uit op een infomarkt in de buurt waar je vragen kan stellen en je licht opsteken.



**Altijd op de hoogte zijn?
Volg de meest actuele info op werkenaandering.be**



Waar staan we vandaag?

Naar een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het noordelijke deel van de Ring rond Brussel

Om de Ring klaar te maken voor de toekomst, moeten we een aantal van de huidige bestemmingen wijzigen. En dat doen we niet zomaar. Daar is een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan of GRUP voor nodig. Dat is de kapstok, de wettelijke basis waarin de nieuwe bestemmingen worden opgenomen. Om het noorden van de Ring te herinrichten., hebben we dus dat GRUP nodig.

De opmaak ervan doorloopt een vaste procedure met verschillende stappen waar-

bij iedereen gehoord wordt en alle belangen worden afgewogen. Zo werken we aan een wervend project, gedragen door vele schouders. Dit GRUP is het resultaat van intense samenwerkingen, uitgebreide debatten over voor- en nadelen en brede participatie van burgers en andere betrokken partijen.

Op de tijdlijn staan de verschillende stappen in de procedure die we tot vandaag al hebben doorlopen. Al die stappen hebben geleid tot een ontwerp-

GRUP dat de Vlaamse Regering op 31 maart 2023 voorlopig heeft vastgesteld. Over alle documenten die daar bijhoren zoals het grafisch plan, de toelichtingsnota met stedenbouwkundige voorschriften en de resultaten van alle onderzoeken, loopt van 2 mei tot en met 30 juni 2023 een openbaar onderzoek.

→ Op p. 19 in deze brochure lees je hoe je zelf kan deelnemen aan het openbaar onderzoek.



Welke stappen volgen?

Om het GRUP in werking te laten treden volgen er na het openbaar onderzoek nog enkele stappen:

- Zodra het openbaar onderzoek is afgerond, onderzoekt de Vlaamse Regering alle inspraak en past ze het plan eventueel aan.
- Nadien neemt de Vlaamse Regering een principiële beslissing tot definitieve vaststelling en vraagt daarover advies aan de raad van State. Daarna neemt de Vlaamse Regering een beslissing en is het GRUP definitief.

We onderzoeken intussen de gekozen oplossing in detail en maken concrete ontwerpen en technische plannen op zodat de omgevingsvergunningen aangevraagd kunnen worden. Daarvoor is het GRUP de basis. De zone van Groot-Bijgaarden tot Kraainem is een groot gebied. Omdat we dat niet in een keer kunnen aanpakken, delen we het project op in fases. We starten met de zone vanaf het knooppunt met de E19 tot en met het knooppunt met de E40 naar Leuven (inclusief het aansluitingscomplex Kraainem op de E40).

Inspraak als rode draad

Op infomarkten, gespreksavonden en participatiesessies gingen we al regelmatig in gesprek met het brede publiek. Daarnaast loopt er een traject met verschillende actoren, zoals experts van betrokken gemeenten, provincie en gewesten, maar ook politieke, economische en academische actoren, mobiliteits- en natuurverenigingen en veel meer.



De belangrijkste onderzoeken op een rij

Milieueffectenrapport (MER)

Externe experts brachten de impact van het plan op het milieu in kaart, voor allerlei disciplines: geluid, water, biodiversiteit, luchtkwaliteit, mobiliteit ... Ze onderzochten ook welke maatregelen nodig zijn om de impact te beperken.



Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

Een MKBA brengt zowel de kostprijs als de maatschappelijke kosten en baten van een project in kaart. Externe experts kijken niet enkel naar de kostprijs, maar ook naar de impact op werkgelegenheid, welvaart, verkeersveiligheid ...



Ontwerpend onderzoek

Een deel van het ontwerpen gebeurde al tijdens de onderzoeksfase. Zo wordt er gekeken hoeveel ruimte nodig is en hoe we de aansluiting op andere wegen kunnen organiseren.



Future-proofverkenning

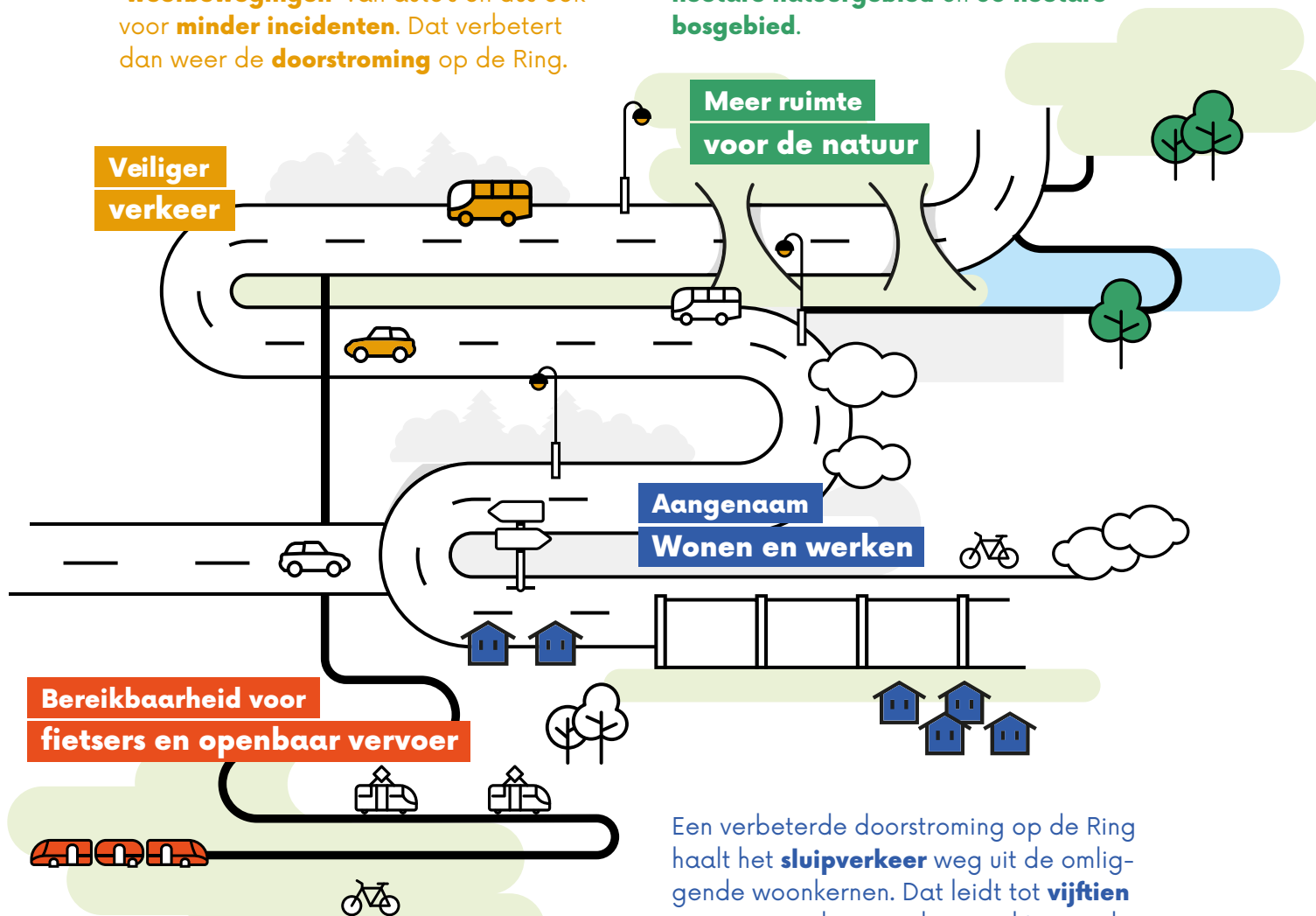
Ging na hoe robuust en flexibel de infrastructuur moet zijn om verschillende toekomstscenario's aan te kunnen. De infrastructuur is er voor volgende generaties. Daarom willen we ons er van verzekeren dat de Ring klaar is voor gelijk welke toekomst.



Dit willen we bereiken

We pakken **115 probleempunten** op de Ring structureel aan. De op- en afritten moeten anders en gaan we veiliger organiseren. Dat zorgt voor minder 'weefbewegingen' van auto's en dus ook voor **minder incidenten**. Dat verbetert dan weer de **doorstroming** op de Ring.

Over, langs en onder de Ring komen **35 ecologische verbindingen** zodat groenzones opnieuw met elkaar verbonden zijn. We leggen ook **acht waterlopen open**. Compacte infrastructuur maakt **82 hectare ruimte vrij** in een robuust openruimtenetwerk met bijkomend **153 hectare natuurgebied** en **36 hectare bosgebied**.



Op en over de Ring voorzien we **27 te garanderen verbindingen** voor fietsers en voetgangers. Het openbaar vervoer krijgt een volwaardige plek langs de Ring. We zorgen ervoor dat we ook de **vervoersmiddelen van de toekomst** ruimte kunnen geven.

Een verbeterde doorstroming op de Ring haalt het **sluipverkeer** weg uit de omliggende woonkernen. Dat leidt tot **vijftien procent** minder gereden vrachtwagenkilometers in de kernen. Met **afschermingsmaatregelen** die geluid en luchtverontreiniging tegengaan verhogen we de **leefbaarheid**.

Zone 1

Van Groot-Bijgaarden tot Meise



Dit gebied omvat de verkeerswisselaars van Groot-Bijgaarden, waar de Ring aansluit op de E40 richting Gent, die van Strombeek-Bever, waar de Ring aansluit op de A12 richting Antwerpen, en de verschillende op- en afritten daar tussenin. Het is een erg onveilige zone op de Ring. Er gebeuren vaak incidenten en er is bijna altijd file. Dat leidt dan weer tot veel sluipverkeer. Bovendien snijdt de Ring er door woonkernen en raakt aan waardevolle natuur zoals het Laarbeekbos.



- De huidige infrastructuur maakt het kruisen van de Ring voor fietsers moeilijk en vaak onveilig.
- De bus is hier de belangrijkste optie voor wat betreft openbaar vervoer. Maar die staat mee in de file.



- Op- en afritten volgen elkaar snel op. Daardoor moeten auto's in- en uitvoegen op korte afstand. En dat veroorzaakt incidenten.
- In Zellik heeft de Ring een sterke hellingsgraad. Daardoor vertragen vrachtwagens. In combinatie met auto's die invoegen, zorgt dat voor files.

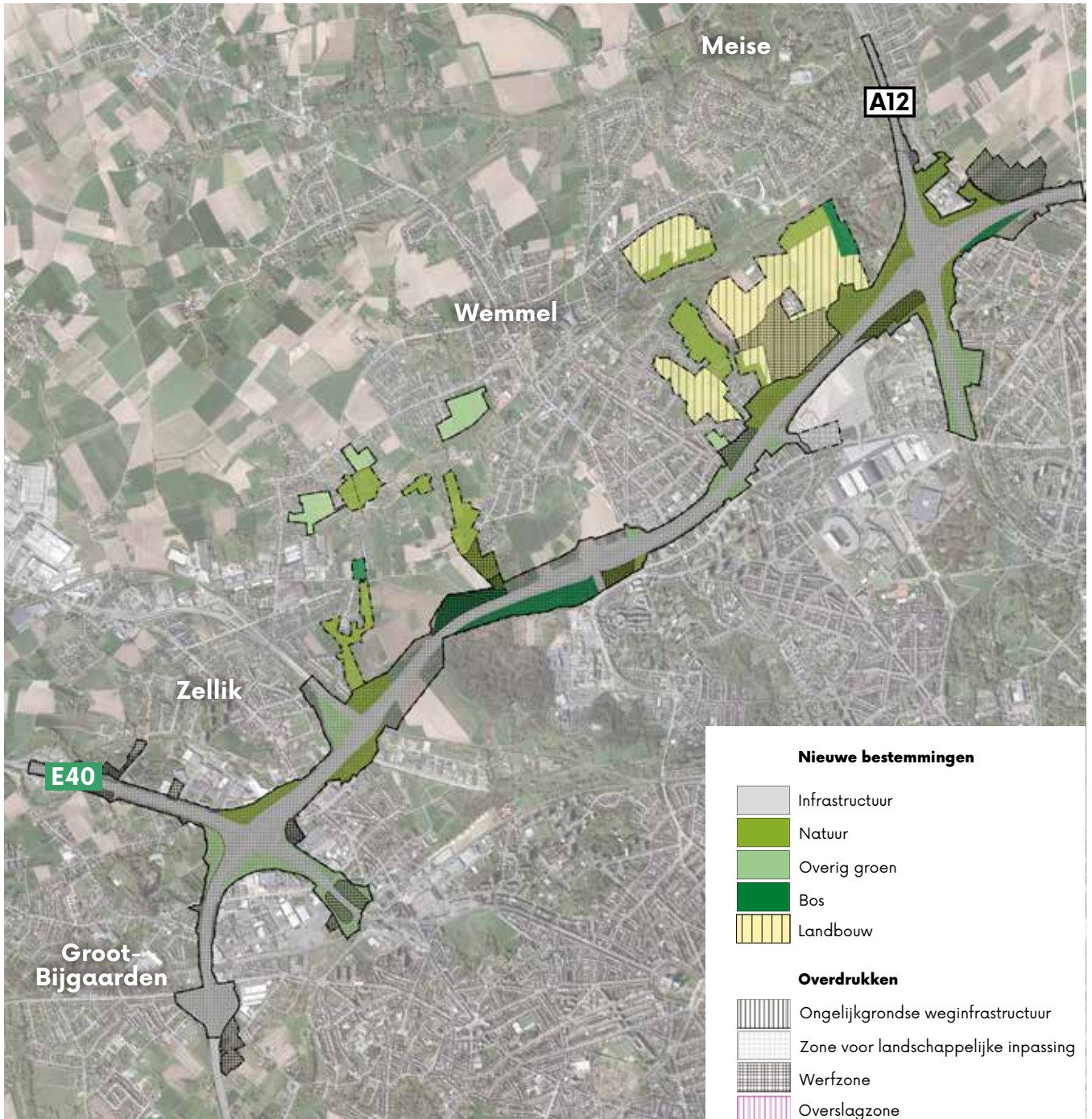


- De files zorgen voor meer sluipverkeer in de omgeving: vooral in het centrum van Zellik, De Limburg Stirumlaan en op de gewestwegen langs de A12.
- De Ring ligt in deze zone hoger. Zo vormt ze niet enkel een fysieke barrière en visuele barrière, maar veroorzaakt zo ook meer geluidshinder.



- De Ring snijdt de open ruimte middendoor: dieren, planten, wandelaars en fietsers kunnen de Ring niet of moeilijk over.
- Groenzones als het Laarbeekbos en het beschermd landschap rond de hoeve Hooghof zijn afgesneden van het landschap rondom.

Om deze problemen op te lossen, moeten er bepaalde zones in het gebied een nieuwe bestemming krijgen. Dat kan weginfrastructuur zijn, maar ook bijvoorbeeld natuur of landbouw. Hier zie je de nieuwe bestemmingen van het gebied van Groot-Bijgaarden tot Meise weergegeven op luchtfoto.



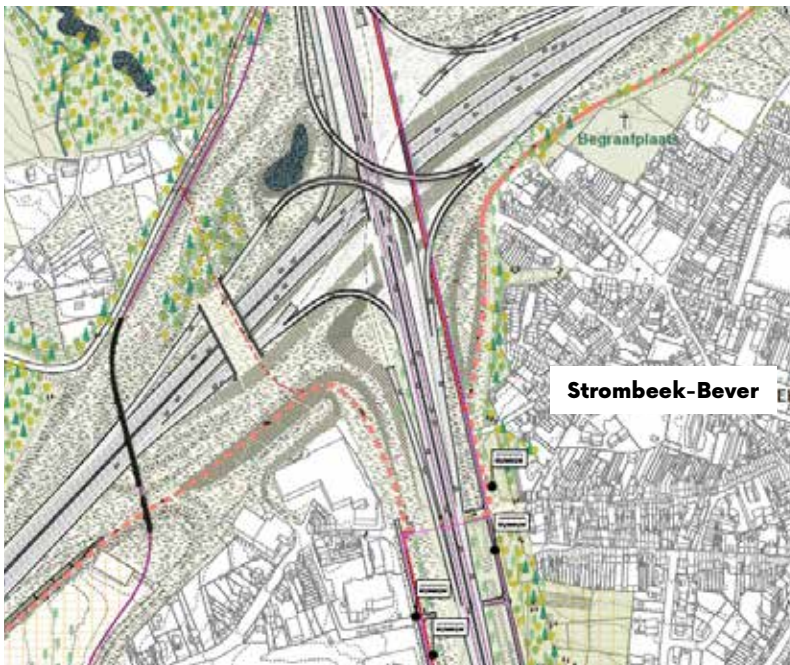
De officiële plannen vind je terug op de website van het Departement Omgeving: grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord

Hoe pakken we dat aan?



Verkeersveilige infrastructuur

Om de infrastructuur in de zone van Groot-Bijgaarden tot Meise verkeersveiliger in te richten en op die manier de doorstroming te verbeteren, zijn een aantal maatregelen nodig. De op- en afritten liggen te dicht op mekaar en zijn vaak onveilig ingericht. Het GRUP legt de contouren vast waarbinnen we hiervoor in de toekomst een oplossing zullen realiseren. De oplossing zelf, daar werken de studiebureaus samen met de gemeenten en andere betrokkenen aan verder.



Het conceptontwerp voor de herinrichting verkeerswisselaar van de R0 met de A12 (Strombeek-Bever) illustreert hoe we ook de andere infrastructuur willen aanpakken:

- Het tracé van de Sneltram tussen Willebroek en Brussel blijft steeds gevrijwaard.
- De fietssnelweg F28 tussen Meise en Brussel wordt op een veilige manier geïntegreerd en doorgetrokken tot Brussel.
- We maken de verkeerswisselaar compacter zodat er ruimte vrij komt voor natuur.



Kansen voor duurzame mobiliteit

Bij de herinrichting krijgen fietsers en openbaar vervoer dus een belangrijke plek. Zo wordt de regio veel bereikbaarder op een duurzame manier. Tussen Groot-Bijgaarden en Meise kruisen heel wat fietssnelwegen de Ring. Voor elke fietssnelweg verzekeren we in het plan een veilige en aangename verbinding over of onder Ring.



Aangenaam wonen en werken

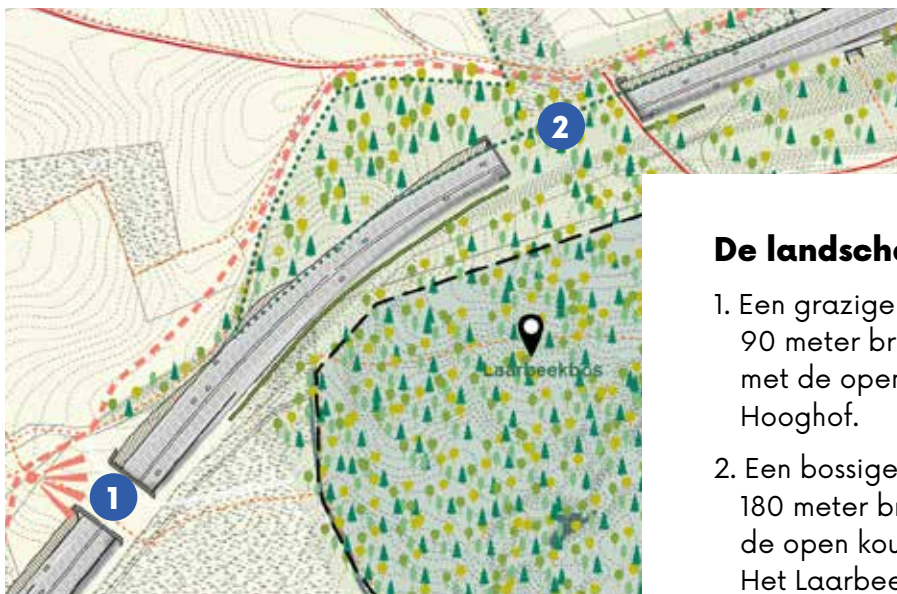
Bij de herinrichting van de Ring is er meer dan ooit oog voor wie rond de Ring woont en werkt. Meer natuur, maar ook minder sluipverkeer, dat zijn enkele speerpunten die we met het plan willen realiseren. Want door de veiligheid op de Ring te verhogen, verbeteren we de doorstroming. En dat zorgt ook voor minder verkeer in de woonkernen zoals het centrum van Zellik.



Meer ruimte voor natuur

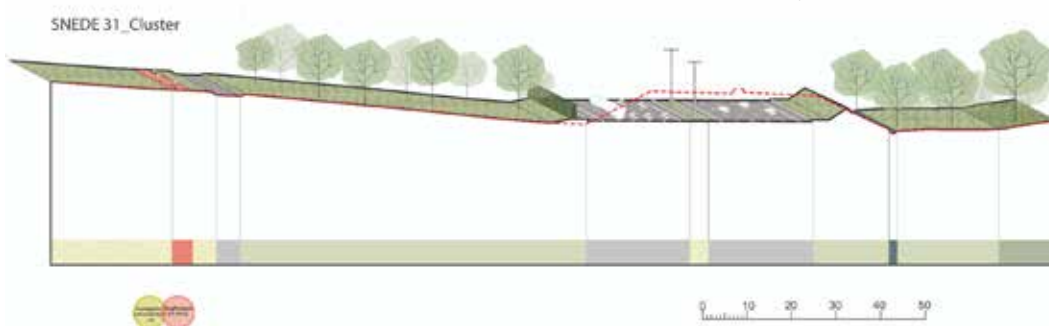
Langs de Ring liggen verschillende natuurgebieden. Die willen we alle kansen geven om zich verder te ontwikkelen:

- Op basis van de soorten die gebruik zullen maken van de ecologische verbinding, kiezen we voor een geschikte doorgang over of onder de Ring. Ter hoogte van Potaarde geven we de ringslangen bijvoorbeeld een ecologische verbinding onder de Ring.
- We leggen de Veldwaterloop, de Maalbeek en de Haverbeek open, en creëren ruimte voor de onderdoorgang van de Molenbeek onder de snelweg.
- Er komen twee grote landschapsbruggen over de Ring.



De landschapsbruggen

1. Een grazige landschapsbrug van minimaal 90 meter breed verbindt het Laarbeekveld met de open kouters rondom de hoeve Hooghof.
2. Een bossige landschapsbrug van minimaal 180 meter breed verbindt Laarbeekbos en de open kouters ten noorden van de Ring. Het Laarbeekbos is Natura 2000-gebied. Dat betekent dat het een gebied is met Europees beschermde en zeldzame natuur. Bij de heraanleg van de Ring nemen we geen ruimte in van het Laarbeekbos.



Verlaagd lengteprofiel

In deze zone leggen we de Ring lager. Dat is goed voor het geluid, maar ziet er in het landschap ook beter uit.

Zone 2

Van Grimbergen tot Vilvoorde

Dit deel ligt in het midden van het plangebied. Het strekt zich uit tussen de A12 in Grimbergen en de E19 in Vilvoorde. Hét landmark is het bekende viaduct in Vilvoorde. Dat renoveren we binnenkort al, nog voor de herinrichting van de Ring zelf.



De infrastructuur is niet afgestemd op het vele verkeer dat gebruik maakt van de Ring. Het verkeer stropt.



Vlot en veilig fietsen is hier moeilijk. Denk maar aan de regio in en rond BUDA. De bus staat mee in de file.

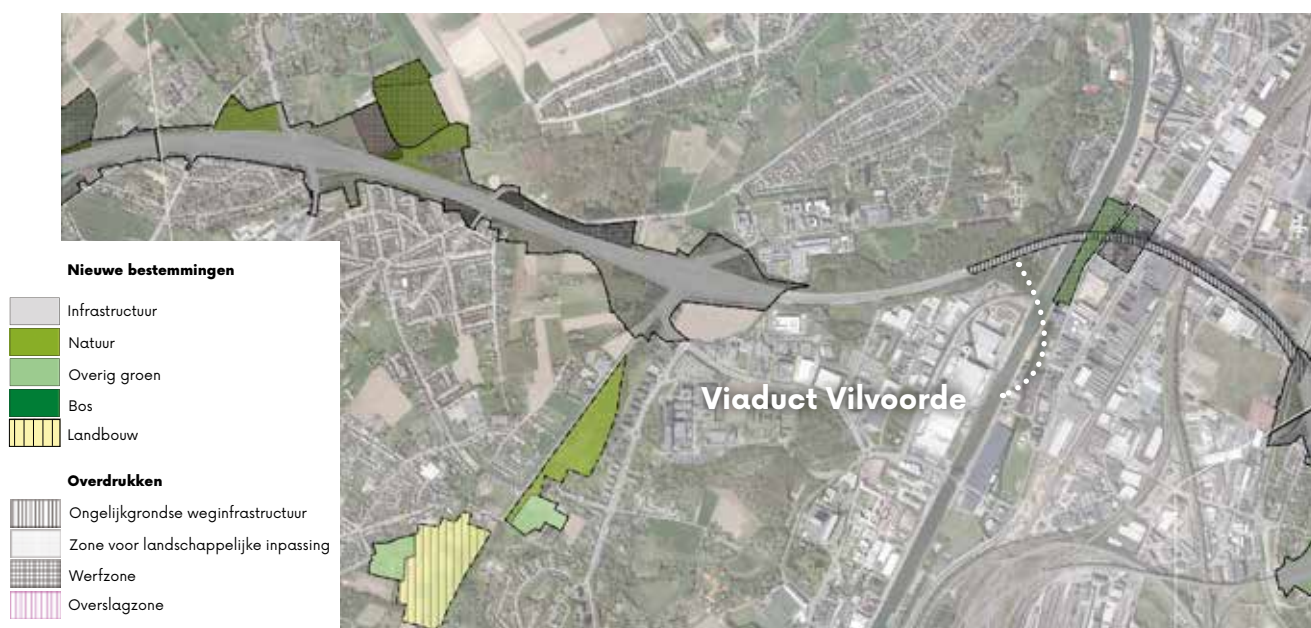


Een aantal woonwijken, zoals rond de Landhuizenlaan en de Sint-Annalaan, ligt dicht tegen de Ring. De inwoners ondervinden hinder van sluipverkeer en geluidsoverlast.



De Ring verdrukt de natuur. Zo zit de Tangebeek in een koker en is er geen kwalitatieve, groene open ruimte onder het viaduct in Vilvoorde.

Om deze problemen op te lossen, moeten we bepaalde zones in het gebied herbestemmen. Hieronder zie je de nieuwe bestemming op luchtfoto.



Hoe pakken we dat aan?



Meer ruimte voor duurzame mobiliteit

Vandaag al werken we aan een nieuwe fietsers- en voetgangersbrug aan de Medialaan, maar ook op heel wat andere locaties creëren we veilige verbindingen voor fietsers. De Ringtrambus krijgt nu al een vlot tracé, dat verzekeren we verder in het GRUP.



Een veilige weginfrastructuur

Na 40 jaar is het nodig om het oude viaduct van Vilvoorde te renoveren. Daar beginnen we binnenkort al mee. Want dankzij een sterke brug kunnen we op de lange termijn de pechstrook ombouwen tot een vierde rijstrook. Zo zorgen we voor een betere doorstroming en spelen we in op de verkeersnoden. Om de veiligheid te garanderen, werken we met dynamische signalisatie en pechhavens voor en achter de brug.



Beter wonen en leven

Geluidshinder willen we zoveel als mogelijk beperken met geluidsschermen. Ook ter hoogte van de Landhuizenlaan en de Sint-Annalaan werken we aan oplossingen die de leefbaarheid voor bewoners verbeteren.



Meer ecologische verbindingen tussen groenzones

Met tal van ecologische verbindingen geven we ruimte aan de natuur. We zorgen ervoor dat de Ring niet langer een barrière vormt voor planten en dieren.



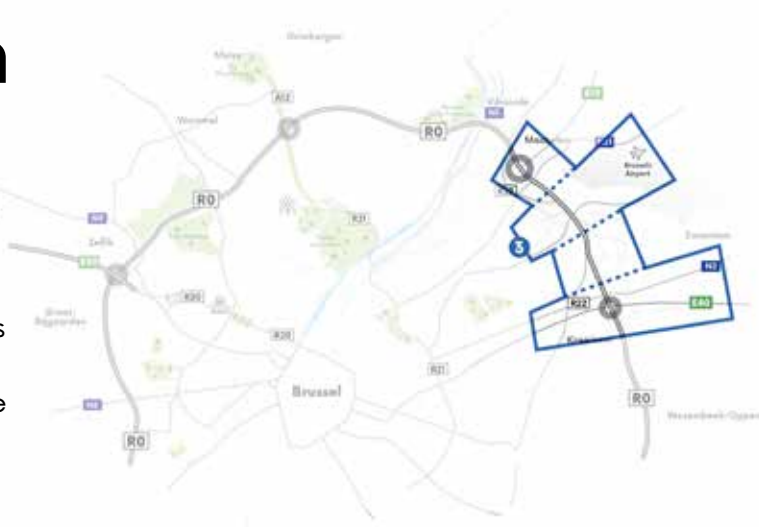
Open Tangebeek

We halen de Tangebeek uit haar koker. Daarmee versterken we het groenblauwe netwerk in de regio. We zorgen ook voor extra ruimte naast de waterlopen, voor wateropvang bij regenweer. We beperken het overstromingsrisico en stimuleren dat het water in de bodem sijpelt.

Zone 3

Van Machelen tot Kraainem

Dit gebied strekt zich uit van Machelen tot Kraainem, met Zaventem en de luchthaven daartussen. De verkeersinfrastructuur overheerst hier en de ruimte voor de natuur is zeer beperkt. Voor fietsers en voetgangers is het moeilijk om de Ring te kruisen. Ter hoogte van Machelen liggen twee belangrijke verkeersknopen erg dicht bij elkaar. Ook is de afstand tussen de vele op- en afritten klein en de aansluiting op het onderliggend wegennet niet logisch. Kortom, heel onveilig allemaal.



Belangrijkste knelpunten:



- De verkeerswisselaars Ring – E19 en de Ring – Leopold-III-laan te dicht bij elkaar.
- In Kraainem ontstaat een gevaarlijke verkeerssituatie door op- en afritten die onlogisch zijn en aansluiten op andere wegen. Samen zorgt dat voor heel wat files en ongevallen.



- Voor fietsers zijn er veel knelpunten. Daardoor is vlot en veilig rijden moeilijk. In de omgeving van de Ring zijn de voet- en fietspaden onveilig of zelfs onbestaand.
- Ook het openbaar vervoer ondervindt dezelfde lasten, wat leidt tot doorstromingsproblemen.

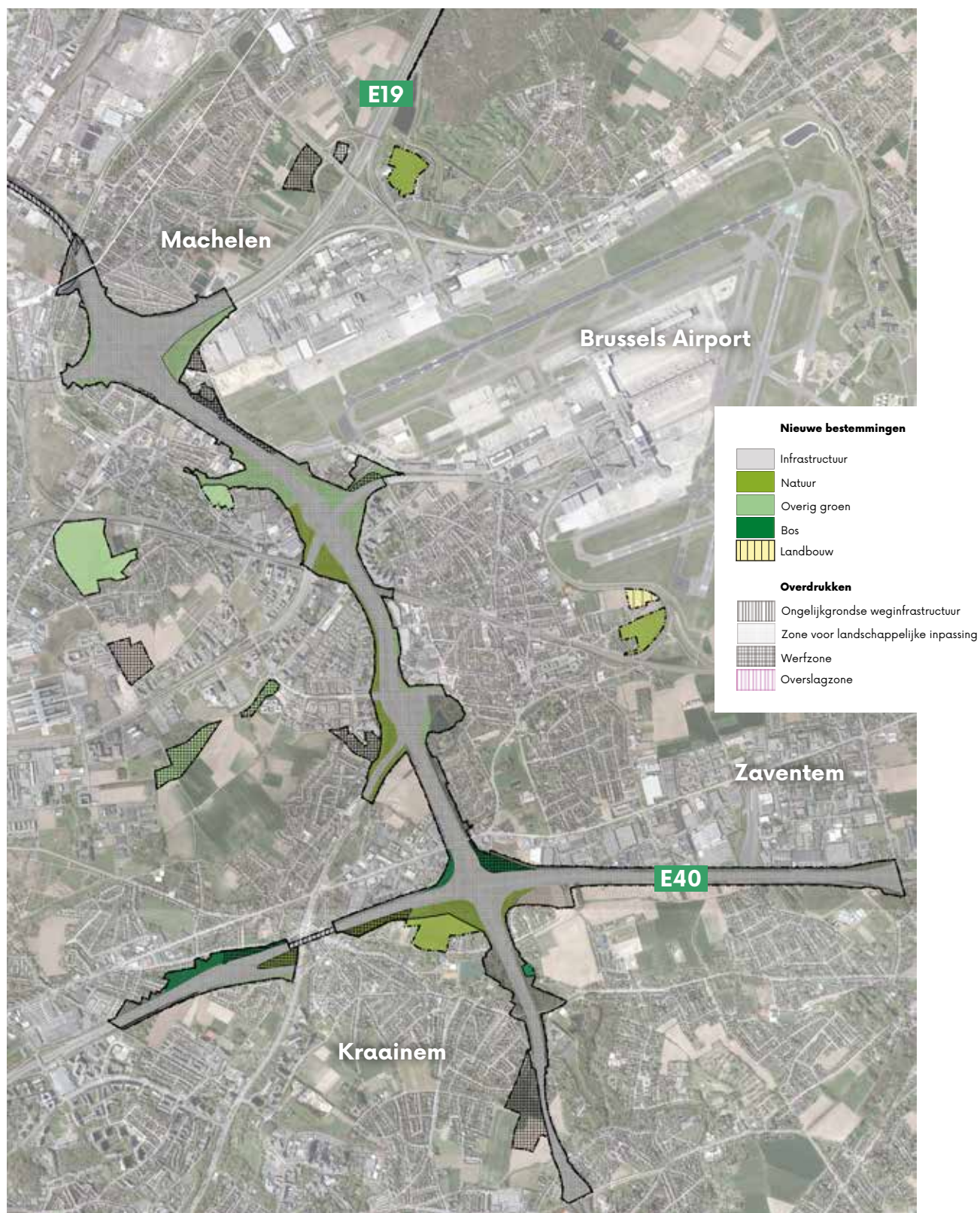


- Door files op de Ring ontstaat sluipverkeer in de omgeving van de woonkernen van Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe.
- In Zaventem en Diegem snijdt de Ring woonkernen doormidden.



- Waterlopen, zoals de Woluwe en de Kleine Maalbeek zijn ingekokerd.
- Onder meer in de Woluwevallei is de natuur versnipperd en biedt ze weinig mogelijkheden voor mens en dier.

Om deze problemen op te lossen, moeten we bepaalde zones in het gebied herbestemmen. Hieronder zie je de nieuwe bestemming op luchtfoto.



De officiële plannen vind je terug op de website van het Departement Omgeving:
grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord

Hoe pakken we dat aan?



Een veilige weginfrastructuur

In deze zone scheiden we lokaal en doorgaand verkeer met een parallelstructuur. Door de herinrichting van de verschillende op- en afritten verhogen we de verkeersveiligheid. We voorzien bovendien goed functionerende op- en afritten die minder ruimte innemen.

- Zo zal de afstand tussen de verschillende aansluitingscomplexen en op- en afritten (E19, A201, Henneaulaan, E40) voldoende groot zijn. De R22 blijft aangesloten op de Ring.
- In Diegem en Machelen stellen we de op- en afrit in de knoop met de E19 open, zodat er een betere ontsluiting ontstaat tussen de Ring en de Woluwelaan.

Ook in Kraainem vernieuwen we de op- en afritten.

- We vervangen ook de zogenoemde ‘turbineknop’, de verkeerswisselaar tussen Ring - E40, waardoor veel meer plaats vrijkomt voor goede fietsinfrastructuur en voor groen.



Ringfietspad

Het Ringfietspad is een nieuwe fietssnelweg, langs de Ring. Vandaag zijn we al bezig met de aanleg. Op termijn zal deze fietsverbinding Groot-Bijgaarden en Hoeilaart verbinden en connecties maken met andere fietssnelwegen.

Ringfietspad



Duurzame mobiliteit

- Bij de herinrichting van de weginfrastructuur volgen veilige over- en onderdoorgangen met de Ring. Parallel aan de E19 loopt de spoorweg. Zij vormen allebei een barrière die we met de heraanleg doorbreken. We zorgen voor vlotte, veilige en aangename verbindingen voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer.



Aangenaam wonen en werken

Door de heraanleg van de Ring moet het aangenamer wonen zijn in de omgeving.

- We versterken de verbinding tussen de woonkernen van Diegem en Diegem-Lo. We behouden ook een lokale connectie tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem-Centrum.
- De woonkernen rondom de Ring kennen veel sluipverkeer. De Werken aan de Ring willen dit sluipverkeer opnieuw naar de Ring leiden.
- Door het openleggen van de Woluwe en de aanleg van bufferbekkens verminderen we het risico op overstromingen.



Ruimte voor natuur

- De Werken aan de Ring zijn een kans om ecologische verbindingen over, onder en langs de Ring en de E40 te creëren. Het laat ons ook toe om de barrière die de E19, de spoorweg en de Ring voor dieren vormt, weg te werken. Net als fietsers en voetgangers kunnen zij daarna veilig kruisen.
- Tussen het Park van Zaventem en de Hector Henneaulaan creëren we een landschapspark. Ook koppelen we twee groenzones, die zich nu langs beide kanten van de Ring bevinden, met elkaar. Die verbinding gebeurt onder de Ring door.



De Woluwevallei

De heraanleg van de Ring en het inzetten op ecologische verbindingen is voor de Woluwevallei een echte meerwaarde. Zowel voor de natuur en de waterhuishouding als voor het landschap en recreatie. We geven de Woluwe en haar natuurlijke vallei zo meer ruimte. Een hele uitdaging, omdat de natuur hier onder druk staat en de Woluwe zelf vaak onder de grond ligt. Onze ingrepen versterken de ecologische waarde van de Woluwevallei. Bovendien herstellen én versterken we zo ook het groenblauwe netwerk.



De R22 ligt achter de Woluwe en het bufferbekken

Enkele begrippen uitgelegd

Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP)

Voor het noordelijke deel van de Ring ligt nu een GRUP op tafel. Een GRUP zegt welke activiteiten er in een gebied mogen plaatsvinden, waar er gebouwd mag worden en welke stedenbouwkundige voorschriften er gelden voor bouwwerken.

Geïntegreerd planningsproces

Bij een geïntegreerd planningsproces verlopen de ruimtelijke uitvoeringsplanning, milieubeoordeling, maatschappelijke kosten-batenanalyse en andere effectbeoordelingen geïntegreerd. Zo stroomlijnen we processen en vermijden we inhoudelijke en procedurele tegenstrijdigheden. Inspraak met het brede publiek en andere betrokken actoren zijn een belangrijk onderdeel in het proces.

Startnota

De startnota verduidelijkt de doelstellingen van het GRUP, bakent het plangebied af en beschrijft de aanpak van het onderzoek naar milieueffecten. De startnota toont

de eerste onderzoeksresultaten van het geïntegreerd planningsproces van het GRUP. Met de startnota en de bijhorende procesnota start de Vlaamse overheid het planningsproces voor de concrete uitvoering van het GRUP formeel op.

Scopingnota

Het planteam verwerkt de adviezen, reacties en opmerkingen uit het eerste participatiemoment en de publieke raadpleging in een scopingnota. Hierin wordt duidelijk hoe met alle suggesties om het plan te verbeteren rekening wordt gehouden of wat de bijkomende aandachtspunten zijn.

Grafisch plan

Een grafisch plan is een onderdeel van het GRUP. Het is een kaart waarop de bestemmingen met verschillende kleuren zijn aangeduid. Aan elke bestemmingszone hangen stedenbouwkundige voorschriften vast waarin staat wat er wel of niet gebouwd mag worden en welke activiteiten er mogen plaatsvinden.

Bestemmingswijziging

De Ring ligt momenteel op gronden die verschillende functies (bestemmingen) hebben. Denk maar aan landbouwgrond, weginfrastructuur, parkzone... Om de nieuwe Ring te kunnen bouwen, moeten de bestemmingen van enkele gebieden veranderen. Het GRUP legt deze wijzigingen vast.

Overdruk

Overdruk betekent dat bijkomende stedenbouwkundige voorschriften (regels) worden aangeduid bovenop de huidige bestemming. De bestaande bestemming blijft ook behouden.

Planschade

Dit is de schade die de eigenaar van een bebouwbaar grond ondervindt als zijn grond door een bestemmingswijziging niet meer bebouwbaar of verkavelbaar is. Het recht op planschadevergoeding ontstaat als binnen vijf jaar na de bestemmingswijziging:

- de grond wordt verkocht of ingebracht in een vennootschap;
- een omgevingsvergunning wordt geweigerd;
- een negatief stedenbouwkundig attest wordt afgeleverd.



Meer over het GRUP?

Op werkenaandering.be/openbaar-onderzoek leggen we haarfijn uit wat een GRUP precies betekent en wat er te gebeuren staat.

Hoe geef ik inspraak?

**Neem deel
aan het
openbaar
onderzoek**

2 mei – 30 juni
2023

Praktisch

Tijdens het openbaar kan je gedurende 60 dagen alle documenten raadplegen:

- bij het gemeentebestuur van de betrokken gemeenten*
- op grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord
- op werkenaandering.be/ring-noord

Tijdens het openbaar onderzoek organiseren we zowel digitale infosessies als vier infomarkten. Daar geven we graag meer uitleg over de plannen die op tafel liggen. Alle info hierover vind je op de achterzijde van deze gids.

In deze periode kan elke natuurlijke persoon of rechtspersoon een inspraakreactie indienen:

- via de website grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord
- door een brief af te geven bij een van de betrokken gemeenten*
- per brief:

Departement Omgeving
afdeling Gebiedsontwikkeling,
Omgevingsplanning
en -projecten

Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II-laan 20 bus 7
1000 Brussel



* De betrokken gemeenten zijn: Drogenbos, Sint-Pieters-Leeuw, Dilbeek, Asse, Wemmel, Merchtem, Meise, Grimbergen, Vilvoorde, Machelen, Steenokkerzeel, Zaventem, Kraainem en Wezembeek-Opem

Kom je informeren

Digitale infosessies



maandag 15 mei 2023

van 12u-13u30
digitale infosessie voor bedrijven

maandag 15 mei 2023

van 19u-21u30
algemene digitale infosessie

Infomarkten



**Kraainem
dinsdag 16 mei 2023**

van 16 - 21u
in CC Agora
Patronaatstraat 9, 1950 Kraainem

**Zellik
donderdag 25 mei 2023**

van 16u - 21u
in CC Den Horinck
Noorderlaan 20, 1731 Asse

**Machelen
dinsdag 23 mei 2023**

van 16u - 21u
in Zaal Nova
Kerklaan 19, 1830 Machelen

**Wemmel
dinsdag 30 mei 2023**

van 16u - 21u
in CC De Zijp
Zijp 101, 1780 Wemmel



Inschrijven voor een sessie

- telefonisch op 02 553 38 00
- online via grups.omgeving.vlaanderen.be/r/R0deelnoord

Alle informatie kan je nalezen op
werkenaanring.be/openbaar-onderzoek

We hopen je tijdens een van deze sessies te ontmoeten.