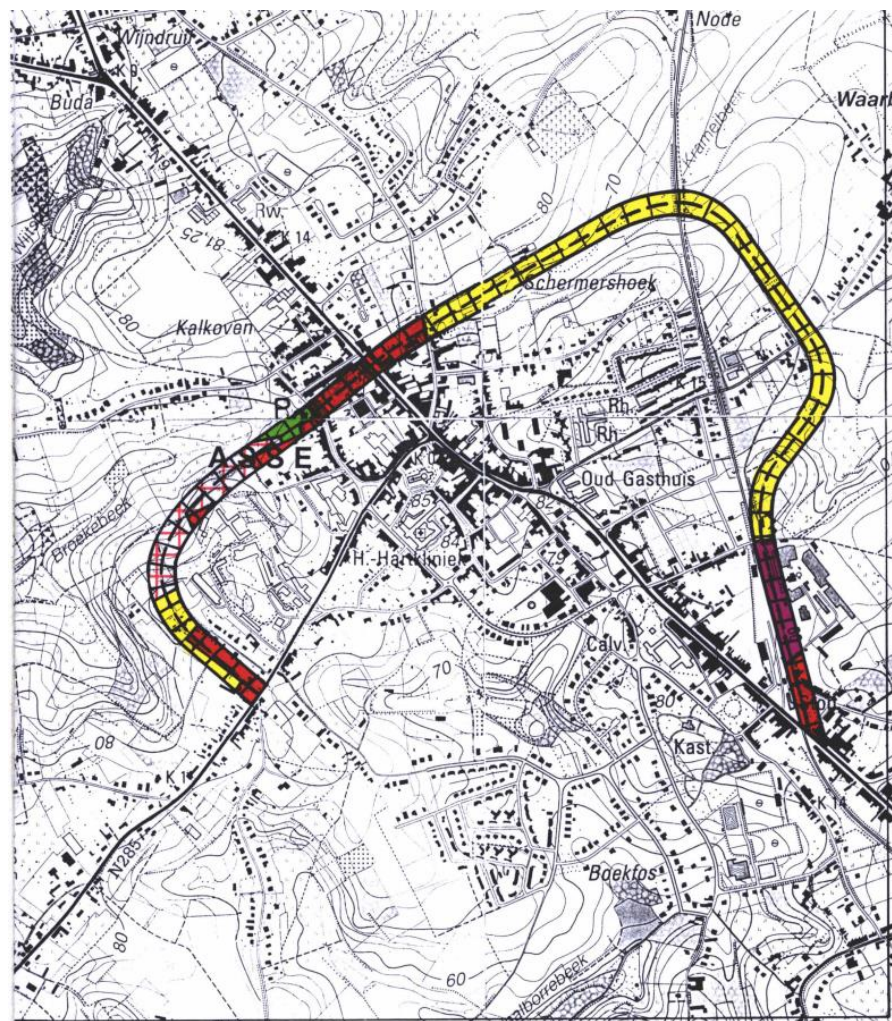


Voorontwerp van decreet Omgevingsbesluit

Filip De Preter
Counsel Liedekerke advocaten

Case van Ring Asse

Gewestplan 2000



Artikel 4. (20/02/1973- ...)

Het plan geeft ook de hoofdverkeersvoorzieningen aan, namelijk:

- 8.0. de landwegen;
- 8.1. de autosnelwegen:
 - 8.1.1. de bestaande autosnelwegen;
 - 8.1.2. de aan te leggen autosnelwegen;
- 8.2. de snelverkeerswegen:
 - 8.2.1. de bestaande snelverkeerswegen;
 - 8.2.2. de aan te leggen snelverkeerswegen;
- 8.3. de hoofdverkeerswegen:
 - 8.3.1. de bestaande hoofdverkeerswegen;
 - 8.3.2. de aan te leggen hoofdverkeerswegen.
- 9.0. De spoorwegen ;
 - 9.1. de bestaande lijnen;
 - 9.2. de aan te leggen lijnen.
- 10.0. De luchtvaartterreinen;
 - 10.1. de bestaande luchtvaartterreinen;
 - 10.2. de aan te leggen luchtvaartterreinen.
- 11.0. De waterwegen;
 - 11.1. de bestaande waterwegen;
 - 11.2. de aan te leggen waterwegen.
- 12.0. De transportleidingen;

Case van Ring Asse

PRUP 2016

https://www.vlaamsbrabant.be/nl/ruimtelijke-planning/ruimtelijke-uitvoeringsplannen/kleinstedelijke-gebieden#toc-0--1

Afbakening kleinstedelijk gebied Asse - Rondweg N9k

Provincieraadsbesluit tot definitieve vaststelling (28 juni 2016)
<https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/api/fiches/stukken/696eef00-8dd7-41e...>

Grafisch plan
<https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/api/fiches/stukken/89f02bc0-5aed-437...>

Stedenbouwkundige voorschriften
<https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/api/fiches/stukken/4c123de3-f61d-495...>

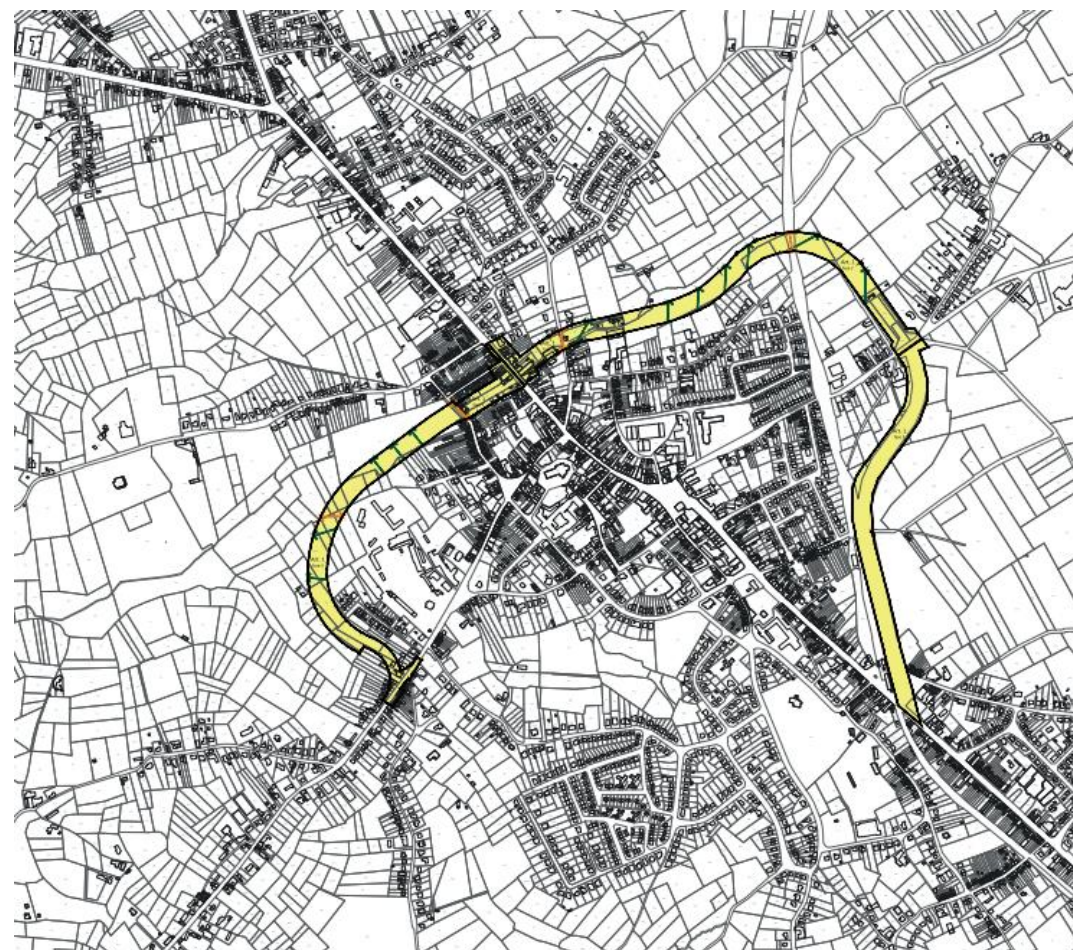
Toelichtingsnota
<https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/api/fiches/stukken/3f628c06-153f-44e...>

Milieueffectrapport
<https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/api/fiches/stukken/20c371e8-f2e2-4c6...>

Milieueffectrapport (samenvatting)
<https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/api/fiches/stukken/791a61e8-f9cf-431...>

Milieueffectrapport (kaartenbijlage)
<https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/api/fiches/stukken/164a9e6c-7b2e-4fa...>

Register plancompensaties
<https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/api/fiches/stukken/561e2146-1e0d-458...>





Grens tussen planning ("waar") en vergunning ("hoe") vervaagt.

Drievoudige reden:

- Plan MER
- Mondige burger
- Toets Raad van State "zorgvuldigheidsbeginsel" en "rechtszekerheidsbeginsel"

Als de plannende overheid een probleem erkent, dan mag de oplossing voor dat probleem niet naar een later, onbepaald tijdstip worden verschoven:

- Ontsluiting
- Buffers
- Geluidsimpact
- Verkeersveiligheid
- Bereikbaarheid overstekende koeien
-



Vinden van oplossingen vraagt zelf ook een zorgvuldige beoordeling, met afweging van haalbaarheid, alternatieven, randvoorwaarden.

⇒ Het “waar” is niet altijd te scheiden van het “hoe”.

Hoe hiermee omgaan:

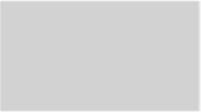
- 1) In het kader van de planning gedetailleerd de inrichting bepalen
- 2) Planning koppelen aan een project

GRUP ruimtelijke herinrichting Ring

Knooppunt Sint-Stevens-Woluwe



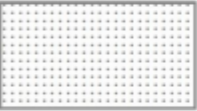
GRUP ruimtelijke herinrichting Ring

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
 <i>Dit gebied hoort bij de bestemmingscategorie infrastructuur</i> Artikel 1. Gebied voor wegeninfrastructuur
1.1. Bepalingen over de bestemming Dit gebied is bestemd voor wegeninfrastructuur en aanhorigheden.
1.2. Bepalingen over de toegelaten werken, handelingen en wijzigingen In dit gebied zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de afbraak, het functioneren of de aanpassing van wegeninfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen voor ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende en parallelle infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, openbaar vervoer, dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerken en niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, speed pedelecs / klasse P-verkeer en evenwaardig, met inbegrip van fietssnelwegen toegelaten. Volgende handelingen zijn eveneens toegelaten, voor zover gebruik wordt gemaakt van de technieken van natuurtechnische milieubouw en de hoofdbestemming niet in het gedrang komt: - handelingen in functie van het behoud, de vervanging of de ontwikkeling van natuurwaarden of van het beperken van de milieu-impact. - handelingen in functie van de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast.
Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving. De omgevingsvergunningsaanvraag i.f.v. (delen van) de wegeninfrastructuur voor de grondwerken toont aan dat de aangevraagde werken uitgevoerd worden zodat herstel van de bodemstructuur, -opbouw en -doorlatendheid mogelijk is. Een onderzoek naar de stabiliteit van de bodem maakt hier eveneens deel vanuit.
1.3. Bepalingen m.b.t. de verdiepte ligging van de R0 In de zone Wemmel wordt ter hoogte van deelzone Laarbeekbos en ter hoogte van Wemmel-Jette de R0 verdiept aangelegd om de aanleg van landschapsbruggen en/of overbruggingen toe te laten. Voor de deelzone Wemmel-Jette mag de breedte van de sleuf met keerwanden niet significant groter zijn dan die van de wegzate. De breedte van de sleuf op maaiveldniveau mag maximaal 10% groter zijn dan de breedte van de wegzate.
In deelzone Laarbeekbos worden minimaal 2 landschapsbruggen ter hoogte van Hoeve Hooghof en ter hoogte van Laarbeekbos aangelegd om beide zijden van de wegeninfrastructuur ruimtelijk, landschappelijk en ecologisch te verbinden. Deze landschapsbruggen voldoen minimum aan volgende bepalingen n: - de breedte van de landschapsbrug bedraagt minimaal 90 meter ter hoogte van Hoeve Hooghof en minimaal 180 meter ter hoogte van Laarbeekbos; - het maaiveldniveau van de landschapsbrug ter hoogte van Hoeve Hooghof wordt ingericht conform de voorschriften van artikel 8 gemengd open ruimtegebied.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- het maaiveldniveau van de landschapsbrug ter hoogte van Laarbeekbos wordt ingericht conform de voorschriften van artikel 7 bosgebied; - boven op de landschapsbruggen kunnen geen gebouwen toegelaten worden - via één van de landschapsbruggen wordt een fietsverbinding gerealiseerd De verdiepte ligging ter hoogte van de zone Wemmel-Jette maakt het mogelijk om minimaal 3 overbruggingen te voorzien om beide zijden van de weginfrastructuur ruimtelijk, landschappelijk en recreatief te verbinden ter hoogte van de Steenweg op Brussel, de Koningin Astridlaan en de De Limburg Stirumlaan. Deze wegen maken onderdeel uit van deze overbruggingen. Voor de overbrugging ter hoogte van de De Limburg Stirumlaan wordt verder bepaald dat: - de breedte van de overbrugging minimaal 180 meter bedraagt; - het maaiveldniveau wordt ingericht conform de voorschriften van artikel 6 parkgebied; - boven op de overbrugging kunnen geen gebouwen toegelaten worden.
1.4. Specifieke bepalingen betreffende de weginrichting De wegeninfrastructuur wordt, in zoverre dit technisch mogelijk is, compact, flexibel en adaptief geconcipteerd i.f.v. het duurzaam ruimtegebruik en de klimaatadaptatie en -mitigatie. De aanvraag van een omgevingsvergunning voor de wegeninfrastructuur toont aan dat maximaal gestreefd wordt naar: • het zoveel mogelijk beperken van de ruimte-inname voor de aanleg van wegeninfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen; de verharde en niet-waterdoorlatende oppervlaktes beperken door compacte infrastructuur; • waar het wegontwerp dit ruimtelijk en technisch toelaat de bestaande wegzates behouden; • een adaptief wegontwerp dat verdere compactering of het gebruik door andere vervoersmodi mogelijk maakt zonder ingrijpende infrastructuurwerken; • een infrastructuur ontworpen als één rijvlak dat flexibel en dynamisch ingedeeld en gebruikt kan worden; • obstakelvrije rijvlakken met vrije overspanningen; • zo eenvoudig mogelijke verkeerswisselaars en aansluitingscomplexen • het realiseren van verkoelingseilanden en verkoelingsassen langsheen hitte genererende infrastructuur • klimaatmitigatie door het ontwerpen van CO₂-neutrale of CO₂-negatieve infrastructuur In zover technisch mogelijk, wordt gebruik gemaakt van geluidsarme wegbedekking. Bij de weginrichting wordt maximaal rekening gehouden met de omgeving. Eventuele impact op het vlak van verkeer, veiligheid, geluid, fijn stof, trillingen, licht, hitte, zicht en inijk wordt, voor zover technisch en redelijkwijs mogelijk, tot een minimum beperkt. Verlichting in functie van infrastructuur wordt tot het strikt noodzakelijke beperkt i.f.v. veiligheid om lichtverstrooiing en overige ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden. De inname van verboden te wijzigen vegetaties wordt maximaal vermeden.
1.5. Bepalingen met betrekking tot de inrichtingsstudie Bij omgevingsvergunningsaanvragen in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de vergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
voorschriften voor het gebied. De inrichtingsstudie gaat minstens in op de bepalingen zoals opgenomen in artikel 1, 2, 3, 10, 11 en 12. De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie beschrijft hoe het voorgenomen project op een kwalitatieve wijze autonoom zal functioneren binnen de actuele feitelijke context en hoe het voorgenomen project bijdraagt aan het verhogen van de verkeersveiligheid, het verbeteren van de doorstroming en het realiseren van een meer logische en beter leesbare ringinfrastructuur. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe vergunningsaanvraag kan een bestaande en voldoende actuele inrichtingsstudie of een aangepaste of een nieuwe inrichtingsstudie bevatten.
1.6. Bepalingen m.b.t. de aanlegfase
In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) wegeninfrastructuur wordt een minder hinderplan gevoegd waaruit blijkt hoe tijdens de aanlegfase de impact op de omgeving beperkt wordt. Het minder hinderplan gaat minstens in op: - de performantie van de R0 - organisatie en fasering van de voorziene herinrichting van de drie verkeerswisselaars - monitoring en mogelijke bijsturing van de doorstroming op de tijdelijke omleidingswegen en complexinrichtingen; - monitoring van verkeersstromen en maximaal beperken van eventuele sluiproutes in de omliggende gebieden; - gebruik van bestaande of reeds nieuwe wegeninfrastructuur als tijdelijke omleidingswegen; - gebruik van nieuwe weginfrastructuur die sowieso voorzien wordt buiten de bestaande wegzates als tijdelijke omleidingswegen; - het inzetten op het gebruik van alternatieve modi zoals fiets en openbaar vervoer en het inrichten van overstapplaatsen; - het beperken van impact m.b.t. geluid en lucht op de omliggende gebieden; - het maximaal garanderen van de bestaande ecologische verbindingen langs, over en onder de R0.
 <i>(aanduiding in overdruk)</i> Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur Artikel 2. Gebied voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur
2.1. Bepalingen over de bestemming Dit gebied is bestemd voor ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden.
2.2. Bepalingen m.b.t. de toegelaten werken, handelingen en wijzigingen In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor de aanleg, de afbraak, het functioneren en de aanpassing van ongelijkvloerse wegeninfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn werken, handelingen en wijzigingen i.f.v. de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren en leidingen toegelaten.

GRUP ruimtelijke herinrichting Ring

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt een minder hinderplan gevoegd waaruit blijkt hoe tijdens de aanlegfase de impact op de omgeving beperkt wordt. Het minder hinderplan gaat minstens in op: - de prestaties van de R0; - organisatie en fasering van de voorziene herinrichting van de drie verkeerswisselaars; - monitoring en mogelijke bijsturing van de doorstroming op de tijdelijke omleidingswegen en complexinrichtingen; - monitoring van verkeersstromen en maximaal beperken van eventuele sluiproutes in de omliggende gebieden; - gebruik van bestaande of reeds nieuwe weginfrastructuur als tijdelijke omleidingswegen; - gebruik van nieuwe weginfrastructuur die sowieso voorzien wordt buiten de bestaande wegzones als tijdelijke omleidingswegen; - het inzetten op het gebruik van alternatieve modi zoals fiets en openbaar vervoer en het inrichten van overstapplaatsen; - het beperken van impact m.b.t. geluid en lucht op de omliggende gebieden; - het maximaal garanderen van de bestaande ecologische verbindingen langs, over en onder de R0.

(aanduiding in overdruk) Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur
Artikel 3. Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur
3.1. Bepalingen m.b.t. de bestemming
De bepalingen opgenomen in artikel 3 gelden voor het geheel van de gebieden binnen de afgebakende contour, behalve voor wat betreft de tijdelijke bepalingen met betrekking tot de toegelaten werken voor de herinrichting van de R0-Noord en aansluitende wegen in artikel 3.3. De bepalingen opgenomen in artikel 3 laten toe om maatregelen voor landschappelijke en functionele inpassing voor de weginfrastructuur te nemen zowel binnen als buiten de gebieden voor weginfrastructuur volgens de artikels 1 en 2. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van weginfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.
3.2. Toegelaten werken, handelingen en wijzigingen
In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn naast werken, handelingen en wijzigingen die toegelaten zijn volgens de grondkleur, ook werken, handelingen en wijzigingen toegelaten voor: • het functioneren, aanpassen of aanleggen van ongelijkvloerse kruisingen van infrastructuur. Dergelijke infrastructuur, inclusief aansluitingen op het onderliggend wegennet en alle aanhorigheden, worden ruimtelijk kwalitatief en landschappelijk ingepast in de omgeving; • visuele afscherming, omgevingsafscherming i.f.v. lucht en geluid, landschappelijke inpassing van de infrastructuur in de zone voor weginfrastructuur, aanhorigheden, technische en functionele constructies en infrastructuur horende bij de infrastructuur in de zone voor weginfrastructuur; • ecologische infrastructuur (zoals landschapsbruggen, ecoducten, ecotunnels) en kleine landschapselementen; • infrastructuur voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, speed pedelecs / klasse P-verkeer en evenwaardig, met inbegrip van fietssnelwegen; • het wijzigen, verplaatsen of opheffen van bestaande wegen voor gemotoriseerd verkeer; • vervanging, herstel of ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Landschapsbruggen, onder- en overbruggingen over of van de R0-Noord worden zodanig ingericht dat ze landschappelijk, ruimtelijk en functioneel deel uitmaken van de omgeving en/of een ondersteunende rol vervullen voor functies in de omgeving. Waar het ruimtelijk en technisch mogelijk is, worden onderdoorgangen en bruggen voor gemotoriseerd of niet-gemotoriseerd verkeer over of onder de R0 breder voorzien dan strikt noodzakelijk is voor de verkeersfunctie, om zo bijkomend nog ecologische verbindingen te creëren.
3.3. Bepalingen met betrekking tot de uitvoering van tijdelijke werken voor de herinrichting van de R0-Noord en aansluitende wegen
In het gebied zijn naast werken, handelingen en wijzigingen die toegelaten zijn volgens voorgaande bepaling en de grondkleur, ook tijdelijke werken, handelingen en wijzigingen toegelaten in functie van de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de herinrichting van de R0-Noord en aansluitende wegen, met inbegrip van tijdelijke weginfrastructuur. Tijdelijke weginfrastructuur is weginfrastructuur die – gedurende de werken – bestemd is voor de aanleg, inrichting en exploitatie van tijdelijke wegen, inclusief gebruikelijke kunstwerken en aanhorigheden, i.f.v. het maximaal garanderen van de continuïteit van de verkeersfunctie van de R0-Noord en de aansluitende wegen, het maximaal garanderen van de ontsluiting en bereikbaarheid van de bestaande functies en activiteiten in de omgeving van de werken en de bereikbaarheid van de werken voor werfverkeer.
De bepalingen van artikel 3.3. zijn niet van toepassing in het gedeelte van de overdrukzone gelegen op meer dan 25,00 meter afstand vanaf de grens van de zone voor wegenis volgens artikel 1 of de overdrukzone voor ongelijkvloerse weginfrastructuur volgens artikel 2, tenzij ze betrekking hebben op tijdelijke weginfrastructuur , met ingebrip van tijdelijke keerlussen ter hoogte van bestaande verkeerswisselaars of aansluitingscomplexen. Voor zover technisch en ruimtelijk mogelijk worden tijdelijke werken georganiseerd en ingericht op een manier dat de hinder op de omgeving en de effecten op de verdichting van de bodem beperkt blijven. Tussen de huidige R0 en Laarbeekbos kan geen tijdelijke omleidingsweg voorzien worden. Ter hoogte van Laarbeekbos wordt een afscherming tijdens de werken voorzien. Na de realisatie van de weginfrastructuur, vervalt deze bepaling en worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd zodat de in grondkleur aangegeven bestemming kan gerealiseerd worden. Tevens worden de nodige werken en maatregelen uitgevoerd in functie van het herstel van de bodemstructuur/ -opbouw/ -doorlatendheid en de verstoorde aanwezige natuurwaarden. Technieken van natuurtechnische milieubouw worden hierbij gehanteerd. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied.
3.4. Specifieke bepalingen betreffende het waterbeheer
In het gebied, aangeduid met deze overdruk zijn eveneens toegelaten, voor zover de hoofdbestemming niet in het gedrang komt en de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden en voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets, alle werken, handelingen en wijzigingen i.f.v. het bereiken van de randvoorwaarden die nodig zijn voor het behoud van de watersystemen en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden.
De omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur toont in functie van het waterbeheer aan dat: • de afwatering wordt voorzien middels onverharde bermen, open grachten parallel aan het wegtracé of middels een open infiltratie- en/of buffersysteem in zoverre dit ruimtelijk en technisch mogelijk is. Waar dit ruimtelijk en technisch niet mogelijk is, wordt een ondergronds infiltratie- of minstens buffersysteem voorzien. Deze bepaling houdt in dat het drainerend effect van grachten steeds beperkt wordt en dat de aanleg van grachten

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
afgestemd wordt op eventuele opstuwing van hemelwater. Permanente drainage door grachten met lagere grondwaterstanden tot gevolg is niet toegestaan; • afstromend hemelwater van wegenis wordt via onverharde bermen en grachten of bekkens opgevangen. Indien er onvoldoende ruimte is voor dergelijke voorzieningen wordt dit naar een koolwaterstofafscheiderinstallatie en een sedimentvanger geleid alvorens te lozen op oppervlaktewater; • maatregelen worden genomen om infiltratie van vervuild water (inclusief strooizout) in kwetsbare gebieden maximaal te vermijden, zowel tijdens de bouw als in exploitatiefase; • er worden geen ADR-bekkens aangelegd.
In een omgevingsvergunningsaanvraag voor ondergrondse of verdiepte constructies met het oog op de aanleg van de R0 wordt in de omgevingsvergunningsaanvraag aangegeven wat de te verwachten effecten zijn van deze constructies en de noodzakelijke bemalingen zowel in aanlegfase als exploitatiefase op het grondwater en de bodemzetting en hoe deze beperkt worden. Ter hoogte van Laarbeekbos wordt tevens aangegeven hoe de afstroming van oppervlakkig water naar en doorheen het bos beperkt wordt.
3.5. Bepalingen m.b.t. landschappelijke en ecologische ingrepen
In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt aangetoond hoe de weginfrastructuur van de R0-Noord inclusief de aansluitingen op het onderliggend wegennet evenals aanhorigheden ruimtelijk kwalitatief en landschappelijk worden ingepast in de omgeving.
De inname van verboden te wijzigen vegetatie wordt maximaal vermeden.
Waar ruimtelijk en technisch mogelijk gaat de realisatie van weginfrastructuur van de R0-Noord gepaard met de aanleg van geleidende beplantingen op bermen en natuurlijke structuren teneinde versnippering en barrièrewerking te vermijden en ecologische langsvormingen te creëren. Bermen en natuurlijke structuren worden aangelegd en beheerd op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang. Bij de omgevingsvergunningsaanvraag i.f.v. (delen van) de weginfrastructuur wordt een natuurbeheerplan type 2 gevoegd.
Het beschermde monument 'Signaal van Zellik' wordt behouden of wordt na de werken teruggeplaatst worden op de dezelfde locatie of in de onmiddellijke omgeving ervan, waarbij specifiek aandacht wordt besteed aan de signaal- en herkenningsfunctie.
3.6. Bepalingen m.b.t. ontsnipperende maatregelen en natuurbehoud
Ten minste gelijktijdig aan de werken voor de herinrichting van de R0-Noord of ten laatste tijdens het eerste plantseizoen volgend op definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied, worden minstens volgende ontsnipperende maatregelen en ecologische verbindingen gerealiseerd : Dwarsende verbindingen (onder/over de R0): - Ter hoogte van de Alfons Gossetlaan - Natte ecoverbinding Maalbeek - Ter hoogte van de spoorlijn Brussel-Dendermonde - Ter hoogte van het Laarbeekbos en Hooghof - Ter hoogte van de Schapentunnel - Ter hoogte van Ronkel - Ter hoogte van de Panoramastraat - Doorheen of langs de verkeerswisselaar R0/A12 - Ter hoogte van Potaarde

GRUP ruimtelijke herinrichting Ring

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Ter hoogte van de Sint-Annalaan - Natte ecoverbinding ter hoogte van de Tangebeek - Ter hoogte van Klein Hoogveld - Ter hoogte van de Medialaan - Ter hoogte van de N260 Brusselsesteenweg - Ter hoogte van de R22 Woluwelaan - Ter hoogte van de Pieter Schrootstraat - Ter hoogte van de Haachtssteenweg - Natte ecoverbinding ter hoogte van de Woluwe - Ter hoogte van de knoop R0/A201 - Ter hoogte van de Henneaulaan - Ter hoogte van Woluwedal - Ter hoogte van de Leuvensesteenweg - Ter hoogte van de Molenstraat Dwarsende verbindingen onder/over aantakkende infrastructuur: - Natte ecoverbinding Haverbeek - Natte ecoverbinding Molenbeek - Ter hoogte van Beverbos - Natte ecoverbinding Maalbeek/Potaarde - Ten zuiden van de verkeerswisselaar R0/A12 - Ter hoogte van de Broekstraat - Ter hoogte van de Heirbaan - Over de A201, ten oosten van de knoop R0/A201 - Over de A201, ten westen van de knoop R0/A201 - Ten westen van de verkeerswisselaar R0/E40 te Sint-Stevens-Woluwe - Ter hoogte van het viaduct over Woluwedal - Ter hoogte van de Wezembeekstraat Deze ecologische verbindingen worden waar technisch en ruimtelijk haalbaar zoveel mogelijk gescheiden van de andere oversteken. Daar waar ruimtelijk de ecologische verbindingen worden gecombineerd met een verbinding in functie van het zacht recreatief netwerk, het bovenlokaal fietsroutenetwerk, het recreatief fietsroutenetwerk en het netwerk van fietssnelwegen kan dit enkel voor zover de ecologische verbindingfunctie gegarandeerd wordt. De breedte van deze verbindingen wordt afgestemd op de functie en effectiviteit als ecologische verbinding. In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt aangetoond dat voldaan wordt aan deze bepaling.
3.7. Bepalingen m.b.t. bereikbaarheid, verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers en voor openbaar vervoer
Tijdens en na de realisatie van de weginfrastructuur blijft de bereikbaarheid van de bestaande activiteiten langsheen het tracé gegarandeerd.
Omgevingsvergunningsaanvragen voor de herinrichting van de R0-Noord omvatten comfortabele en veilige verbindingen en oversteekmogelijkheden voor fietsers en voetgangers, op zijn minst ter hoogte van volgende zones: - Tussen Groot-Bijgaarden en de bedrijvenzone Gossetlaan - Tussen Groot-Bijgaarden en Zellik - Tussen Zellik en Neerzellik - Ter hoogte van de spoorlijn Brussel-Dendermonde - Ter hoogte van Laarbeekbos - Tussen Wemmel en Jette - Tussen Wemmel en Verregat - Ten westen van de verkeerswisselaar R0/A12 (N277) - Ten oosten van de verkeerswisselaar R0/A12 (F28)

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

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Tussen Treft en Strombeek-Bever - Tussen Strombeek-Bever en Spaanse Linde - Tussen Neder-over-Heembeek en Vilvoorde-Kassei - Ten westen van het Zeekanaal (F23) - Ten oosten van het Zeekanaal (verlengde van de F1) - Tussen Buda en Machelen-Broek - Ter hoogte van de spoorlijn Brussel – Vilvoorde - Ter hoogte van de R22 - Tussen Beaulieu en Machelen - Ten oosten van de verkeerswisselaar R0/E19 - Tussen Diegem en de omgeving Brucargo - Tussen Diegem en Diegem-Lo - Langs de luchthaventram - Langs de spoorlijn Brussel-Leuven - Tussen Keiberg en Zaventem - Doorheen de Woluwevallei te Zaventem - Ten noorden van de verkeerswisselaar R0/E40 te Sint-Stevens-Woluwe - Tussen Kraainem en Sterrebeek Bij de herinrichting van de R0-Noord wordt er aangepaste infrastructuur met het oog op vlotte en veilige verbindingen voor openbaar vervoer voorzien, op zijn minst ter hoogte van volgende zones: - Tussen Groot-Bijgaarden en de bedrijvenzone Gossetlaan - Tussen Groot-Bijgaarden en Sint-Agatha-Berchem via of ter hoogte van de Brusselstraat - Tussen Groot-Bijgaarden en Zellik - Tussen Zellik en Neerzellik - Doorheen of langs het aansluitingscomplex van de N9 - Tussen Wemmel en Jette via of ter hoogte van de N290 - Tussen Wemmel en Jette via of ter hoogte van de De Limburg Stirumlaan - Doorheen en langs de verkeerswisselaar R0/A12 - Tussen Grimbergen en Strombeek-Bever - Tussen Grimbergen en Koningslo - Tussen Vilvoorde en Koningslo - Doorheen of langs het aansluitingscomplex van de N209 - Tussen Vilvoorde en Brussel - Tussen Machelen en Diegem - Tussen Machelen en de zone Brucargo - Tussen Diegem-Lo en Diegem - Doorheen of langs het aansluitingscomplex van de A201 - Tussen Zaventem en de kantorenzone Keiberg - Tussen Zaventem en Sint-Stevens-Woluwe via of ter hoogte van de N2 - Doorheen of langs de verkeerswisselaar R0/E40-Leuven - Tussen Sint-Stevens-Woluwe en Kraainem - Tussen Kraainem en Sterrebeek Waar ruimtelijk en technisch haalbaar worden deze verbindingen voor fietsers, voetgangers en openbaar vervoer breder voorzien dan strikt noodzakelijk voor de op te nemen verkeersfunctie, zodat ook een ecologische verbinding wordt gecreëerd.
3.8. Specifieke bepalingen aangaande waterlopen
Bij de herinrichting van de R0-Noord gelden in functie van de bestaande waterlopen volgende bepalingen: - Waterlopen worden maximaal open, als corridor, behouden en worden maximaal opengelegd. Overwelling en/of inbuizing van de waterlopen is enkel toelaatbaar wanneer technisch en ruimtelijk noodzakelijk; - De waterlopen behouden steeds hun bestaande afwateringsfunctie. Hun doorstromingscapaciteit wordt niet beperkt;

GB110 Ruimtelijke herinrichting van de Ring rond Brussel – deel Noord

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Voor waterlopen van eerste, tweede en derde categorie en de niet gecategoriseerde waterlopen worden in het gebied tot respectievelijk 10 meter, 7,5 meter, 5 meter en 2,5 meter aan de buitenkant van de van de oever, enkel constructies toegelaten in functie van: - o het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van rivier- en beekvalleien; - o het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de rivier- en beeksystemen, met inbegrip van de oevers, de waterkwaliteit en de verbindingfunctie; - o het behoud en het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden; - Werken i.f.v. gekruiste, verlegde of heringerichte waterlopen, grachten en bufferbekkens worden landschappelijk ingepast en worden uitgevoerd op een wijze die gericht is op het creëren, herstellen, ontwikkelen of handhaven van de levensvoorwaarden voor de inheemse flora, fauna en hun levensgemeenschappen in hun onderlinge samenhang; - De dimensionering van de onderdoorgangen van gedwarte waterlopen garandeert de goede doorstroming i.f.v. het door te voeren debiet en van bestaande overstromingsgevoelige gebieden; - Bij overwellingen en inbuizingen van waterlopen worden waar technisch en ruimtelijk mogelijk de onderdoorgangen van gedwarte waterlopen breder voorzien dan strikt noodzakelijk voor de op te nemen functie, zodat ook een ecologische verbinding met faunapassages gecreëerd wordt.
3.9. Bepalingen m.b.t. afscherming i.f.v. lucht- en geluidseffecten en visuele buffering
Bij een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt aangegeven wat de te verwachten effecten zijn op vlak van lucht en geluid en hoe deze beperkt kunnen worden. Er wordt een monitoringsplan i.f.v. mobiliteit en, daarvan afgeleid lucht en geluid opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag. Minstens ter hoogte van volgende gebieden wordt buffering of afscherming langs de weginfrastructuur aangebracht, om aanzienlijk negatieve effecten met betrekking tot de luchtkwaliteit en / of geluid te vermijden en een visuele buffering te voorzien: - Zellik langs de R0 buitenzijde en langs de N9 - Wilgendaal ter hoogte van aansluitingscomplex 10 - Zellik van de R0 - Laarbeekbos langs de R0 binnenzijde; - Ter hoogte van de Panoramastraat; - Jette langs de R0 binnenzijde - Wemmel langs de R0 buitenzijde - de wijk De Nekker in Meise langs de oostzijde van de A12 - Strombeek-Bever en Het Voor langs beide zijden van de R0 - Machelen en Diegem langs de verkeerswisselaar van de E19 - ten oosten van de E19 ter hoogte van Floordambos - de wijk Rode Cité te Zaventem langs de zuidzijde van de A201 - de wijk Bloemenveld te Zaventem langs de R0 buitenzijde - Kraainem en Sint-Stevens-Woluwe langs beide zijden van de E40 - Kraainem langs beide zijden van de R0 Ter hoogte van volgende gebieden wordt visuele buffering of afscherming langs de weginfrastructuur aangebracht: 1. De wijk Het Voor Waar ruimtelijk en technisch mogelijk worden bestaande groenbuffers behouden. Bij een omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt in de inrichtingsstudie aangetoond wat ruimtelijk en technisch de best mogelijke oplossing is om de meest optimale buffering m.b.t. de lucht en / of geluid en / of visuele buffering te bekomen, in combinatie met de vereiste ruimtelijke en landschappelijke integratie v.an de infrastructuur en haar aanhorigheden conform de bepalingen van Artikel 3.2. Voor zover technisch en ruimtelijk haalbaar worden de opgelegde afschermingen reeds voorzien tijdens de aanlegfase. Ter hoogte van Laarbeekbos wordt de opgelegde afscherming in elk geval reeds tijdens de aanlegfase voorzien.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
3.10. Bepalingen m.b.t. verlichting
Verlichting in functie van de R0 wordt beperkt tot het strikt noodzakelijke i.f.v. veiligheid en om lichtverstrooiing en ecologische impact in de aangrenzende gebieden te vermijden.
3.11. Bepalingen m.b.t. Laarbeekbos
In de omgevingsvergunningsaanvraag wordt aangetoond dat de stikstofdepositie ter hoogte van Laarbeekbos niet van die aard is dat zij op zichzelf of in combinatie met andere plannen en projecten betekenisvolle effecten heeft voor het betrokken beschermingsgebied, al dan na het treffen van milderende maatregelen.
3.12. Bepalingen m.b.t. het afwikkelingsniveau
In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur wordt aangetoond dat het afwikkelingsniveau in de verkeerswisselaars, de aansluitingscomplexen en kruispunten die een directe functie hebben van en naar de R0 door hun nabijheid van of rechtstreekse koppeling met de aansluitingscomplexen met het onderliggend wegennet zo ontworpen zijn dat: - de gemiddelde verlietijd per voertuig voor gemotoriseerd verkeer wordt beperkt binnen het ruimtelijke en technische haalbare - de gemiddelde verlietijd per voertuig voor gemotoriseerd verkeer op zijn minst gelijk is aan het bestaande niveau.
3.13. Bepalingen m.b.t. grondbalans
In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur dient aangetoond op welke manier, al dan niet gefaseerd, omgegaan wordt met grondoverschotten. Grondoverschotten die het gevolg zijn van werken in het kader van een omgevingsvergunningsaanvraag worden zoveel als mogelijk binnen de zone voor weginfrastructuur en landschappelijke en functionele inpassing aangewend voor handelingen die eveneens vervat zijn

Nadelen

- Extreem complexe voorschriften met enkel een juridische meerwaarde, maar geen maatschappelijke meerwaarde
- Tegengaan van zuinig ruimte gebruik, omdat zones ruimer worden ingetekend dat eventueel nodig

=> Geïntegreerde plannings- en vergunningsprocedure kan bij projectgedreven planning leiden tot een betere besluitvorming.