

Dossiernummer: OMV/2020087388
Inrichtingsnummer: 20200210-0043

Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningaanvraag van de nv De Werkvennootschap, voor het project 'Quick Win Hector Henneaulaan', gelegen te 1830 Machelen en 1930 Zaventem, ter hoogte van de R22-A201, R22, R0 en Hector Henneaulaan.

Réponses du Werkvennootschap /Région flamande aux questions de 1932works, lors de l'enquête publique :

(traduction du néerlandais :)

- Le flux de trafic se détériorera en regroupant toutes les bretelles d'accès côté nord du pont. Il y aura une situation de conflit pendant l'heure de pointe du soir pour les usagers de la route qui quittent le Keiberg en direction du ring extérieur. Ce croisement du trafic n'existe pas avec le tracé actuel. Cela peut avoir un impact important sur la Henneaulaan à chaque heure de pointe du soir.

- Au départ, 4 alternatives et 9 variantes ont été élaborées pour ce projet.

Ces 13 alternatives et variantes ont fait ensuite l'objet d'un premier processus de sélection conceptuel et de présélection. Les 3 alternatives et 4 variantes qui de ce premier exercice conceptuel ont ensuite été pesées les unes par rapport aux autres sur la base des critères suivants:

- Flux de véhicules,
- Sécurité routière,
- Solidité du design,
- Nuisances réduites,
- Coût des infrastructures temporaires.

Sur la base de cette évaluation il a été décidé avec la commune que cette variante serait préférée.

Le choix du scénario est fait en termes de flux de trafic et micro simulations réalisé sur la base des comptages et des intensités de trafic entre 2013 et 2019. De cet exercice, il a été conclu qu'il y aura des files d'attente aux heures de pointe du soir, mais que ceux-ci ne posent aucun problème aux intersections qui précèdent ou au niveau du R0.

L'étude d'incidence prend en compte les développements futurs (y compris développement de Lozenberg 3).

La rénovation de la zone de bureaux de Keiberg est prise en compte.

Les effets de ce projet sur la mobilité ont été testés dans l'étude de mobilité et les effets pour tous les modes de transport sont jugés positifs à très positifs, où en particulier la situation des cyclistes et des piétons s'améliore considérablement.

- Il manque des informations détaillées pour un permis d'environnement au niveau du phasage des travaux et un plan visant à réduire les nuisances pour Zaventem et Sint-Stevens-Woluwe. Le planning des travaux annoncé n'est pas fiable.

Les plans de nuisance ne sont obligatoires pour une demande de permis d'environnement.

L'entrepreneur qui se verra attribuer le chantier est libre d'affiner les phases de mise en œuvre. La planification finale et la séquence des travaux est établi par le contractant et sera soumis pour approbation aux autorités compétentes, telles que Agentschap Wegen en Verkeer et la commune de Zaventem. Le cahier des charges spécial contient une obligation d'élaborer les phases de mise en œuvre et un plan de réduction des nuisances.

- Ecoduct sur le pont nord: en cas de sécheresse persistante, comment survivront les plantations? Quel type de faune devrait traverser l'écoduct ?

- Afin de maximiser les chances de survie de la flore sur l'écoduct en cas de sécheresse persistante, les mesures suivantes sont intégrées au projet: la présence d'une couche d'argile vise à retenir l'eau.

Le pont aura une pente avec des nervures transversales régulières et espacées pour assurer un drainage par gravité.

Les mesures prises prennent en compte les conditions climatiques connues et prévisibles.

L'écoduct sera traversé par : des renards, lièvres, écureuils roux et petits amphibiens

- Est-ce que des pistes cyclables le long d'autoroutes est une bonne idée ?

L'Etude de mobilité évalue également l'exposition au bruit qui reste pratiquement inchangé. La présence de pollution de l'air et pollution sonore le long des infrastructures autoroutières ne sont pas un point qui restreint l'utilisation des pistes cyclables.

- Si le 2ème pont pour cyclistes peut être construit à une certaine distance du premier pont, le conflit avec la bretelle ring extérieur et R22 peut être évité. Un feu rouge n'est alors pas nécessaire. L'écoduc et la piste cyclable devraient se situer donc à une certaine distance du pont principal, devant déjà supporter 5000 véhicules par jour.

- Il est impossible au niveau infrastructure de séparer la piste cyclable sur une pont éloigné du premier compte tenu des directives pour bretelles d'accès : pente des virages, le profil nécessaire et l'espace requis pour les sorties. De feux de signalisation sont prévus sur la piste cyclable sur le pont au niveau de la seule intersection prévue.

L'étude de mobilité a établi que l'écoduct longeant la piste cyclable assure une biodiversité.

Vlaams minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Getekend door:Zuhal Demir (Signature)
Getekend op:2020-12-14 21:18:51 +00:0
Reden:Ik keur dit document goed

Zuhal Demir

Zuhal DEMIR