

Dossiënummer: OMV/2020087388  
Inrichtingsnummer: 20200210-0043

Ministerieel besluit over de omgevingsvergunningsaanvraag 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.

## **Antwoorden van het Vlaams Gewest /Werkvennootschap op de bezwaren van 1932works :**

### **De vragen of bezwaren van 1932works :**

- De omgevingsvergunning bevat geen informatie over hoe het huidig fietspad zal omgeleid worden tijdens de werken.
- De doorstroming voor het verkeer zal verslechteren door het groeperen van alle op en afritten aan de noordelijke zijde van de brug. Er zal een conflictsituatie ontstaan tijdens de avondspits voor weggebruikers die de Keiberg verlaten richting buitenring. Deze kruising van verkeer bestaat niet met het huidig lay out. Dit kan impact hebben over de volledige Henneaulaan bij ieder avondspits.
- In de aangevraagde vergunningsplichtige elementen ontbreekt gedetailleerde informatie over de fasering van de werken en een minder hinderplan voor Zaventem en Sint-Stevens Woluwe.
- De planning van de werkzaamheden is niet betrouwbaar.
- Ecoduct over de noordelijke brug: in geval van aanhoudende droogte, hoe kan de ondiepe beplanting overleven?

- Er zijn gunstige effecten voor natuurontwikkeling door het compacter houden van de nieuwe op- en afritten en een ecoduct. Dit voordeel wordt te niet gedaan door het verliezen van de akkers en weide voor de projecten '3 linden business park' ten westen van de brug en 'Lozenberg III' ten oosten van de brug. De wandelpaden kunnen niet als wandel of park gebruikt worden (geluid en fijn stof).

- Mogen de wandelpaden uitgevoerd worden als fietspad?

- Lozenberg III neemt de plaats in van 15 ha akkers; werd een wachtbekken voorzien ter hoogte van de R22?

- Indien de 2de brug voor fietsers op een zekere afstand van de eerste brug gebouwd kan worden, kan het conflict met de afrit buitenring en R22 vermeden worden. De lichtregeling is dan niet noodzakelijk. De ecoduct en fietspad worden beter op afstand gehouden van de Henneaulaan met >5000 pae/etm.

---

### De bezwaren kunnen als volgt worden beantwoord:

- Omleidingsplannen maken geen deel uit van de omgevingsvergunning. Dergelijke zaken worden voorzien in het signalisatieplan van de werf.

- Voor onderhavig project zijn in eerste instantie 4 alternatieven en 9 varianten uitgewerkt. Deze 13 alternatieven en varianten zijn vervolgens onderworpen aan een eerste conceptmatige screening en proces van trechtering. De 3 alternatieven en 4 varianten die uit die eerste conceptmatige oefening weerhouden werden, werden vervolgens afgewogen ten opzichte van elkaar op basis van volgende criteria:

- Doorstroming,
- Verkeersveiligheid,
- Leefbaarheid,

- Robuustheid van het ontwerp,
- Minder Hinder,
- Kost tijdelijke infrastructuur.

Op basis van deze afweging en na overleg op de gemeentelijke begeleidingscommissie werd besloten dat voorliggende variant de voorkeur kreeg. Deze trechtering wordt meer uitvoerig besproken in het project-MER dat mee opgenomen werd in de omgevingsvergunningsaanvraag.

Om de scenariokeuze mobiliteitstechnisch (op vlak van doorstroming) te staven werden microsimulaties uitgevoerd aan de hand van tellingen en verkeersintensiteiten uit 2013 en 2019. Uit deze oefening werd geconcludeerd dat er in de avondspits wachtrijen te verwachten zijn, maar dat deze geen probleem vormen naar vorige kruispunten of de R0. In het MER wordt rekening gehouden met toekomstige ontwikkelingen (inclusief de ontwikkeling van Lozenberg 3), maar er wordt daarin gemotiveerd dat deze ontwikkelingen geen verschil zullen maken ten opzichte van de huidige situatie (2019). De herwaardering van kantorenzone Keiberg is geen nieuwe ontwikkeling maar een herinrichting van een bestaande, reeds ontwikkelde zone.

De effecten van dit project op de mobiliteit zijn afgetoetst in het MER en de effecten voor alle modi worden beoordeeld als zijnde positief tot zeer positief, waarbij in het bijzonder de situatie voor fietsers en voetgangers aanzienlijk verbetert.

- Gedetailleerde informatie omtrent uitvoeringsfasering en de opmaak van een Minder Hinder-plan zijn geen verplicht onderdeel van een aanvraag tot omgevingsvergunning. Bij voorliggend ontwerp werd een referentiefasering opgemaakt die ook meegedeeld wordt aan de opdrachtnemer. Voorgestelde omleidingsroutes zoals opgenomen in de referentiefasering zijn wel onderworpen aan toetsing in het MER. Daaruit volgt de conclusie dat er geen milderende maatregelen getroffen moeten worden. Het staat de opdrachtnemer echter vrij om de effectieve uitvoeringsfasering op punt te stellen en

34

hierin af te wijken van de referentiefasering. De uiteindelijke planning en opeenvolging van werken wordt opgemaakt door de opdrachtnemer en zal ter goedkeuring voorgelegd worden aan bevoegde instanties, zoals Agentschap Wegen en Verkeer, gemeente Zaventem, Vlaams Verkeerscentrum. Het bijzonder bestek bevat een effectieve verplichting

om de uitvoeringsfasering en het Minder Hinder-plan uit te werken.

- Aan het fietspad tussen Sint-Stevens-Woluwe en Zaventem wordt niets gewijzigd binnen onderhavig project en maakt dus ook geen deel uit van de aanvraag tot omgevingsvergunning. Het gebruik van het fietspad wordt niet geïmpacteerd door de in de vergunningsaanvraag voorziene werken.

- Om de overlevingskansen van de flora op het ecoduct te maximaliseren, ook in geval van aanhoudende droogte, zijn volgende maatregelen geïntegreerd in het project: de aanwezigheid van de kleilaag heeft tot doel het water vast te houden en droge periodes maximaal te overbruggen voor de aangeplante gewassen en zijn er, gezien de hoge langshelling, er op regelmatige afstand dwarsribben voorzien om gravitaire drainering te voorkomen. Daarnaast heeft de groenstrook aan de zijde van de hogere beplanting (aan de zijde van de fietsverbinding) een dikker grondpakket om bijkomend te bufferen tegen de droogteperiodes. De maatregelen die genomen zijn houden rekening met vandaag gekende en te verwachten klimatologische omstandigheden.

In deel 9.8.3.9 van het MER worden de aanwezige soorten in de ruime omgeving van het projectgebied in kaart gebracht: vossen, hazen, rode eekhoorns en kleinere amfibieën. Dit zijn tevens de te verwachten soorten die gebruik zullen maken van de ecopassage. Het effectieve gebruik van de ecopassage alsook het type van fauna zal na ingebruikname gemonitord worden.

- Er wordt ten gevolge van onderhavig project geen wijziging verwacht in verkeersintensiteiten waardoor in het MER voor het studiegebied gesteld wordt dat het project in exploitatiefase nauwelijks een relevante impact zal hebben op de luchtkwaliteit. Ook voor de discipline Geluid wordt in het MER beoordeeld dat de geluidsbelasting na implementatie van het project nagenoeg ongewijzigd blijft. De aanwezigheid van luchtvervuiling en geluidsbelasting ten gevolge van de aanwezigheid autosnelweginfrastructuur is geen punt die het gebruik van de aan te leggen fiets- en wandelpaden hypothekeert.

- In de landschappelijke visie van deze zone is er de keuze gemaakt voor een halfverharding waardoor het pad toegankelijk is voor zowel voetganger als fietser. De keuze voor een fiets- en wandelpad in asfaltverharding werd niet weerhouden om een hard infrastructureel element in de natuurlijke omgeving te vermijden.

- Lozenberg III betreft een ontwikkeling die geen deel uitmaakt van voorliggend voorwerp.
- Een ongelijkgrondse kruising van fietspad ter hoogte van de afrit komende van de R22 en R0 buitenring is infrastructureel onmogelijk rekening houdend met de richtlijnen aangaande bochtstralen, langshellingen en het nodige profiel van vrije ruimte boven de afritten. Het uiteen trekken van infrastructuur is dan ook tegengesteld aan de projectdoelstelling van het ontsnipperen van de open ruimte.

Ten behoeve van het beperken van het conflict waarnaar verwezen wordt, omvat de omgevingsvergunningsaanvraag volgende maatregelen:

- Er wordt een aparte groenfase voor fietsers in de lichtenregeling voorzien
- De oversteek wordt visueel geaccentueerd in het wegbeeld door het voorzien van een rode slemlaag en het aanbrengen van een dubbele witte pijl.

In het MER wordt beoordeeld dat door het project een voldoende veilige situatie voor de fietsers wordt gecreëerd. Het project-MER toont eveneens aan dat er het voorzien van een econduct, gebundeld met rijweg en fietspad toch leidt tot significante positieve effecten op vlak van biodiversiteit.

Er kan bijgevolg gesteld worden dat de bezwaren ongegrond worden verklaard.

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