

GECORO-Halle

Verslag

Datum : Woensdag 10 juni 2026

Aanwezig : 16 / 17

Zie kopie aanwezigheidslijst in bijlage

Agendapunt(en):

1. Verslag 1 april 2026
2. Ontwerp GRUP Landschappelijke inpassing A8
3. Varia

1. Verslag 1 april 2026

Goedgekeurd.

2. Ontwerp GRUP Landschappelijke inpassing A8

De Vlaamse regering keurde op 8 mei 2026 het GRUP Landschappelijke inpassing A8 voorlopig vast. Hierop volgend wordt een openbaar onderzoek georganiseerd van 60 dagen dat start op 26-05-2026 en eindigt op 24-07-2026.

2.1. Toelichting

Mevrouw Kaat Maes (projectleider De Werkvennootschap) en mevrouw Veerle Vanhassel (departement Omgeving) geven een grondige toelichting over het project en het ontwerp-GRUP (historiek, problematiek, plandoelstellingen, alternatieven, gevoerde onderzoeken, grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften, en het vervolgproces). De slides van deze toelichting worden als bijlage bij het verslag gevoegd. Alle communicatiemateriaal is ook raadpleegbaar via de website: [A8 Halle | DWV](#).

2.2. Vragenronde

Tijdens de vragenronde werden volgende onderwerpen behandeld:

- Het totale A8-project op het grondgebied van Halle valt uiteen in drie fasen. De eerste fase betreft de zone voorwerp van voorliggend PRUP, een tweede fase betreft het oplossen van de flessenhals ter hoogte van het kanaal en een derde betreft het realiseren van een nieuw op- en afrittencomplex ter hoogte van Dassenveld. Het is een politieke

keuze om nu te starten met fase 1. De timing van de volgende fasen (die ook een zeer groot effect hebben op de doorstroming) is op heden ongekend.

- De vrees bestaat dat de nieuwe lokale verbindingsweg geen lokale weg zal zijn maar eerder een nieuwe sluipverkeersweg. Nochtans tonen studies wel aan dat de lokale verbindingsweg een lage te verwachten intensiteit zal kennen en zal dit blijvend gemonitord worden. Er wordt gesuggereerd om de lichtenregeling ter hoogte van het kruispunt Nijvelsesteenweg aan te passen om de lokale verbindingsweg voorrang te geven ten opzichte van het verkeer richting centrum.
De ontwerpen die bij de toelichting getoond worden zijn slechts voorontwerpen. Er komt nog een project-fase die problematieken van circulatie en verkeerslichtenregelingen verder uitzoeken.
- Wat betreft verkeersveiligheid worden vragen gesteld naar ongevalcijfers en of deze effectief zeer hoog zijn. De cijfers zouden opgenomen zijn in de MER-studie. Daarnaast houdt verkeersveiligheid meer in dan enkel de ongevallencijfers maar kan een vergroting van de verkeersveiligheid ook een zeer groot effect hebben op de realisering van een positieve modal split (lees meer fiets- en voetgangersverkeer).
- Het file-probleem op de A8 is een oud zeer waar men de oplossing historisch op het grondgebied van Wallonië verwachtte. Bij uitblijven van dergelijke oplossing zocht men in Vlaanderen de oplossing. Een tiental jaren geleden via het PRUP en nu op basis van voortschrijdend inzicht via voorliggend GRUP dat minder duur is maar beter onderzocht en gemotiveerd en ook veel grotere kans op realisatie heeft. Dit project is slechts een gedeelte van de oplossing van het file-probleem maar streeft ook andere doelstellingen na zoals het verhogen van verkeersveiligheid, het weren van sluikverkeer in de stad, de landschappelijke inpassing, het verbindend verhaal tussen Halle en Essenbeek... Uiteindelijk koos men voor minder dure optie om tot uitwerking te komen.
- Er is nu geen trajectcontrole op de A8 op grondgebied Halle. Wel wordt er vanuit gegaan dat het verlagen van de snelheid tot max 70 een groot effect heeft gehad op de verkeersveiligheid.
- Er werden 3 alternatieven voor de tijdelijke werfweg in de presentatie besproken. De optie om in de sleuf zelf de tijdelijke snelweg te organiseren werd echter ook onderzocht. Deze optie zou echter een zeer dure oplossing zijn die de werken zeer sterk zouden vertragen.

Uit de studie bleek tevens dat er bij dergelijke sleuffase toch nog momenten zouden zijn dat er naast de sleuf een tijdelijke weg zou moeten aangelegd worden.

- De werken zijn nu geraamd aan 440 miljoen inclusief de tijdelijke weg. Er wordt gewerkt met een DBSM-procedure waarbij de aannemer de werken prefinanciert en waarbij het slechts na de werken wordt betaald, wat in de praktijk tot snelle werfuitvoering leidt.
- Er wordt binnen het project geen alternatieve locatie gekozen voor het laadplein aan de Welkomstlaan. De uitbater kreeg hiervoor slechts een toestemming ten preciaire titel.
- Er is vrees voor verkeersonveiligheid bij de middeneilandkeuze op het kruispunt van de Halleweg. Het snelweg-gevoel zou hier een gevaarlijk effect kunnen hebben. Op heden wordt de middeneiland-oplossing naar voor geschoven omdat uit studies blijkt dat de intensiteiten voldoende laag zijn om dit te laten functioneren. Deze keuze is echter niet definitief en dient voorwerp uit te maken verder onderzoek in de projectfase.
- De Nijvelsesteenweg wordt als auto-verbinding gekozen maar heeft op heden zijn beperkingen voor de trage weggebruikers. Het voorzien van meer ruimte voor fietsers is in de projectfase een aandachtspunt. De ruimte hiervoor is echter wel beperkt.
- De nabestemming van de ruimte voor de tijdelijke weg wordt op termijn de ecologische verbinding en de lokale verbindingsweg, of wordt teruggegeven aan de ingenomen tuinen.
- Lokale wegen Ysayeweg en Bleukenstraat worden afgekoppeld van de Welkomstlaan. De bereikbaarheid van de parking op het recreatiegebied Kruisveld is in deze een bezorgdheid vanwege de stad.
- Er is bezorgdheid over vele tijdelijke werfzones die dichtbij bewoning gelegen zijn. Deze kunnen in de betrokken werfzone maar ook in gans het gebied voor wegenis voorzien worden. De inrichting van die zones en het effectief gebruik zijn nog niet beslist. Dit vereist verdere studie in de projectfase. Niet alle aangeduide werfzones dienen gebruikt te worden. Wel wou men met de aanduiding ervan op veilig spelen om genoeg ruimte te hebben. Daarnaast bevat het GRUP de verplichting tot het opmaken van een 'minder hinder plan' waarbij de inrichting van de werfzones en de hinder naar aanpalenden een onderwerp is.

- De onderzoeken over vogels of vleermuizen zijn gebeurd op basis van probabiliteiten en afgeleiden uit andere bronnen. Er is een concrete veldinventaris gebeurd naar flora toe maar niet naar fauna. Dergelijke inventarisatie kan opgenomen worden in de nog op te maken project-MER

De politieke afgevaardigden verlaten de vergadering.

2.3. Advisering

De GECORO-Halle onderschrijft en steunt het uitgewerkte project. Het ontwerp-GRUP is het resultaat van gedegen en ruim (ontwerpend) onderzoek en biedt goede, realistische, en evenwichtige oplossingen. Er wordt verwacht dat het plan ook grote kans op realisatie zal kennen, wat een sterke verbetering van de huidige situatie teweegbrengt. De plandoelstellingen, die de GECORO onderschrijft, worden bereikt.

De GECORO-Halle wenst volgende bemerkingen te geven over het ontwerp en in functie van de verdere uitwerking van het project:

- De aanwezigheid van fauna en flora dient verder via een effectieve terreininventarisatie onderzocht als element van het project-MER en bij de beoordeling van het 'minder-hinder-plan' en de keuze van werfzones waarbij als voorbeeld concreet gedacht wordt aan de kleine percelen ten zuiden van A8 ter hoogte van Rodenem en Resteleurs.
- Het verdwijnen van laadplein ter hoogte van de Welkomstlaan wordt betreurd. De GECORO wenst bij het verder onderzoek van het project dat er gezocht wordt naar een herlocatie ervan, voor zover dit al niet voorzien is door de uitbater.
- De uitwerking van het kruispunt Nijvelsesteenweg vereist verder onderzoek waarbij de idee om een voorrangsafslag richting de nieuwe lokale verbindingsweg te voorzien dient onderzocht te worden.
- De uitwerking van het kruispunt Halleweg waarbij nu een middeneiland-oplossing wordt voorgesteld vereist verder onderzoek. De GECORO vreest voor verkeersonveiligheid en suggereert bijvoorbeeld te werken met dynamische verkeerslichten.

- De GECORO onderstreept de noodzaak van de vooropgestelde blijvende monitoring en evaluatie tijdens en na de werken op vlak van verkeer, weginrichting, verkeerslichten, veiligheid, doorstroming, bereikbaarheid

3. Varia

- Dhr. Christophe Vellemans is de nieuwe vertegenwoordiger van het Vlaams Belang.
- De vertegenwoordiger van de partij Visie nam ontslag. Er werd nog geen nieuwe vertegenwoordiger afgevaardigd.
- GECORO-lid Lisa Van Damme is nog tot eind augustus in zwangerschapsverlof.

Einde vergadering 22u05

Volgende vergadering : op afroep

Verslag opgesteld te Halle op 11 juni 2026:

Plaatsvervangend secretaris
Korneel Ponsele



Voorzitter
Isabelle Loris



GEmeentelijke COMmissie voor Ruimtelijke Ordening Halle

Aanwezige 16 / 17

Datum : 10 juni 2026

Deskundigen

01-Mevr. Isabelle Loris, voorzitter

02-Mr. Dirk Dedoncker

03-Mevr. Yasmine De Smet

04-Mr. Ludwig Triest

05-Mevr. Gwendolyne Denayer

06-Mr. Dirk Pieters

Afgevaardigde maatschappelijke geledingen

Plaatsvervangers

-geen

-Mr. Rik Houthuys

-Mr. Jean-Pol Borremans

-Mr. Maarten Parent

-Mr. Benoit Denayer

-Mr. Kris Van Belle

Effectieve leden

07-Mr. Jean-Claude Dedobbeleer

08-Mevr. Justyna Fabis

09-Mr. Maarten Meerts

10-Mevr. Lisa Van Damme

11-Mr. Frank Roobaert

12-Mr. Michel De Baerdemaeker

13-Mr. Dominique Van den Keybus

14-Mevr. Christine Goessens

15-Mr. Jan Hoythuys

16-Mevr. Annie Van Cauwenberghe

17-Mevr. Anja Deridder

Vast Secretaris

-Mr. Kristof De Cuyper

Plaatsvervangende leden

-Mr. Jonas De Leener (verontschuldigd)

-/

-Mr. Johan Nolmans (verontschuldigd)

-Mr. Roel Beyl

-Mevr. Christine Deckx

-Mr. Yves Debandt

-Mr. Geert Suenens

-Mr. Christian Housiaux

-Mr. Johan De Baets

-Mr. Hilaire De Crem

-Mr. Willy Danau

Plaatsvervangend

-Mr. Korneel Ponseele

Naam afgevaardigden

-Mr. Marc Boschmans

-Mr. Kris Weemaels

-Mevr. Lies Allonsius (verontschuldigd)

-Mr. Matthias Vandevoot

-Mevr. Robin Van der Smissen ✓

-Mr. Christophe Velleman

Politieke Fractie

Vooruit

Visie

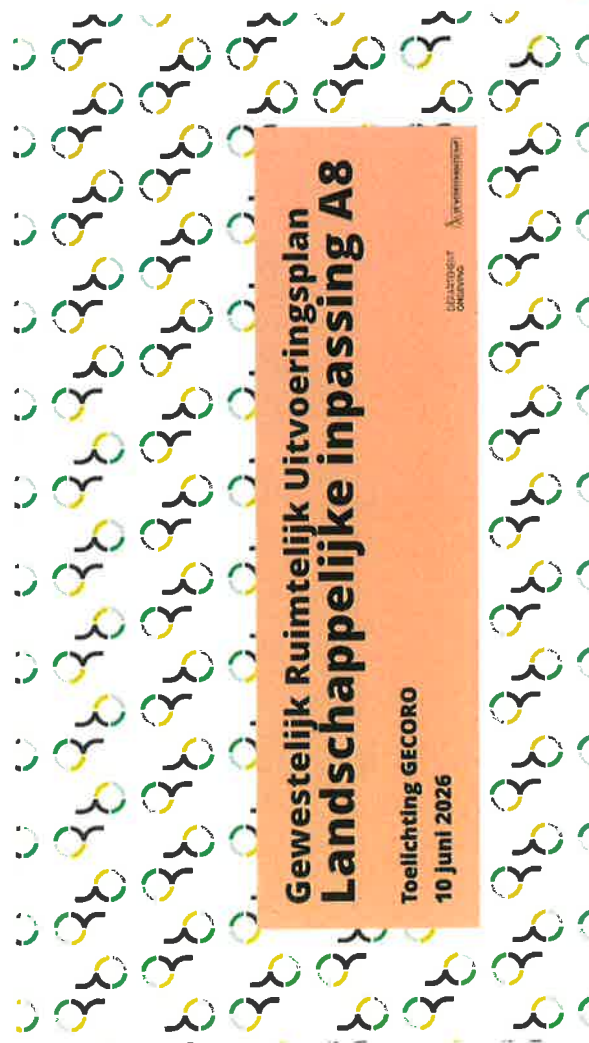
CD&V

N-VA

Groen

PvdA ✓

Vlaams Belang ✓



Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Landschappelijke inpassing A8

Toelichting GECORO
10 juni 2026

LEZELIJKE
ONTVANGING

Inhoud toelichting

- Situering en aanleiding GRUP
- Opmaak Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP)
 - Ontwerp-GRUP
 - Plandoelstellingen
 - Gevoerde onderzoek en keuze voorkeursalternatief
 - Grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften
- Openbaar onderzoek en vervolgproces

Aanleiding en situering GRUP

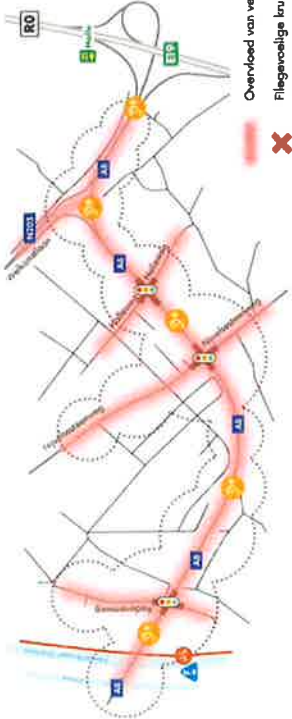


Aanleiding

Beslissing Vlaamse Regering dd. 15 oktober 2021

- Omvorming A8 tot volwaardige hoofdweg tussen kanaal en aansluiting R0x A8 i.f.v.
 - **Verkeersveiligheid** / wegwerken zwarte (kruis)punten A8
 - Verbetering **doorstroming** A8 en R0
 - **Verminderen sluipverkeer** op onderliggende wegen
- **Leefkwaliteit** omgeving verbeteren
- Ontsluiting en **bereikbaarheid van Rodenem** garanderen
- **Gedeeltelijke tunnel** (tussen Nijvelsestwg./N28 en Halleweg) als middel i.f.v. 1 en 2

De A8 vandaag



5

Opmaak GRUP

Opmaak GRUP

Waarom een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan?

2016: Provinciaal Ruimtelijk Uitvoeringsplan (PRUP) – Afbakening Kleinstedelijk gebied Halle:

- Ontwerp met ondertunneling tussen het kanaal en de Welkomstlaan van A8 werd juridisch vastgelegd
- Telkens in combinatie met volledige heraanleg van het knooppunt A8 x R0

2022: De Werkvennootschap onderzoekt alternatieven na beslissing van de Vlaamse Regering (2021)

Onderzoek toont dat evenwaardige alternatieven mogelijk zijn die realistischer zijn op vlak van technische uitvoering, faseerbaarheid en kostprijs.

- De alternatieven zijn momenteel niet vergunbaar

Opmaak GRUP

Waarom een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan?

Om de plandoelstellingen te kunnen realiseren, moeten de betrokken percelen een andere bestemming krijgen

- Voor de A8 en het aansluitingscomplex aan de Welkomstlaan
- Voor de landschappelijke inkleiding, buffering en waterberging

Dat gebeurt via een GRUP 'Landschappelijke inpassing A8'

- GRUP legt bestemmingen vast op perceelsniveau en koppelt hier stedenbouwkundige voorschriften aan

GRUP biedt juridische basis voor latere vergunningsaanvragen

- Daarbij zal het wegontwerp in detail uitgewerkt worden

Parallel met de opmaak van het GRUP werden ontwerpvoorstellen voor de landschappelijke inrichting uitgewerkt. Ze illustreren de mogelijke inrichting van de weg, de inpassing, dwarsverbindingen... Deze ontwerpvoorstellen zullen doorgepast en uitgewerkt worden in de plannen voor de omgevingsvergunningaanvraag en zijn ter illustratie opgenomen in het GRUP.

Opmaak GRUP

GRUP wordt opgemaakt door de Vlaamse overheid

- **Planteam** maakt het GRUP op en organiseert de participatie
 - Publieke raadpleging en openbaar onderzoek
- **Planteam** bestaat uit
 - Vlaamse administratie: Departement omgeving (ruimtelijk planner en VECM) en De Werkvernnootschap
 - MER-coördinator
- In overleg met **betrokken actoren**
 - Onderzoek van de alternatieven via ambtelijke werkgroepen en plangroepen

9

Ontwerp-GRUP: Plandoelstellingen

Plandoelstellingen GRUP

Algemene plandoelstelling

- Als overkoepelende doelstelling stellen we een maatschappelijk verantwoorde kosten-batenverhouding voorop

Plandoelstellingen GRUP

1. Het realiseren van een hoofdweg die in al zijn onderdelen goed functioneert en verkeersveilig is

- De lichtengeregelde kruispunten worden weggehaald en het bestaande complex aan de Welkomstlaan wordt vervangen door een volwaardig aansluitingscomplex in 4 richtingen
- De kruisende bewegingen in het betrokken deel van de A8 blijven behouden. Ze worden afgestemd op de verschillende vervoersmodi en ongelijkgronds voorzien. Vanop de kruispunten aansluiten op de A8 wordt niet meer mogelijk.

2. Een alternatief voor een volledige intunneling van het wegvak, waarbij ingezet wordt op een kwalitatieve landschappelijke inpassing van de A8 en een kwalitatieve leefomgeving

- Verminderen van de barrièrewerking en hinder van de A8 ten opzichte van de nabije omgeving
- Betere oversteekbaarheid van de A8 garanderen voor actieve weggebruikers
- Realiseren van ecologische dwars- en langsverbindingen in een systeem voor zowel voetgangers, fietsers, openbaar vervoer en privaat vervoer. De netwerken worden daar in zoveel mogelijk gescheiden

3. Het realiseren van een compact aansluitingscomplex van de Welkomstlaan met de A8

- Een volwaardig aansluitingscomplex in vier richtingen, verkeersveilig voor alle modi en landschappelijk in zijn ruimtelijke context ingepast
- Voldoet aan de actuele richtlijnen
- Streven naar een minimaal ruimtebeslag

Uitgangspunten

- 1 De A8 wordt deels ingegraven zodat hij lager komt te liggen dan vandaag. Dit zorgt voor minder omgevingslinder.
- 2 Er blijft één volwaardige aansluiting op de A8 bestaan: aan de Welkomstlaan.
- 3 Dwaarsverbindingen over en onder de A8 voor voetgangers, fietsers en voertuigen worden voorzien.
- 4 Een ecologische verbinding wordt gecreëerd langs de A8 tussen de vallei van de Vijverbeek en de vallei van de Kleine Beek.



Projectgebied

Bestudeerde alternatieven

Alternatieven

- **Exploitatiefase:** geen locatiealternatieven, enkel inrichtingsalternatieven
 - Alternatieven en varianten uit het **vooronderzoek**
 - Bijkomende opties naar aanleiding van inspraakreacties op de **startnota**
- **Aanlegfase:** locatie/tracé-alternatieven en inrichtingsvarianten
 - Naar aanleiding van voortschrijdend inzicht tijdens de **scopingfase**
- Beschrijving in de scopingnota

Alternatieven exploitatiefase

Drie alternatieven

- ALT1: Korte kappen
- ALT2: Korte tunnel
- ALT3: Lange tunnel



Twee varianten

- LVW: Met lokale verbindingsweg
- Zonder lokale verbindingsweg



Twee bijkomende opties

- HO: Openhouden Halleweg voor gemotoriseerd verkeer
- VW: Langere verdiepte ligging Welkomstlaan (project)



→ 18 combinatie-alternatieven

Alternatieven aanlegfase

Alternatieven voor tijdelijke A8

- Tijdelijke A8 op twee keer twee rijstroken
- Tijdelijke A8 op twee keer één rijstroken
- Geen tijdelijke A8; gebruik van andere wegen dan A8

Gevoerde onderzoeken

Milieueffecten onderzoek (Bijlage V)

Onderzoek milieueffecten via milieubeoordeling op planniveau (plan-MER)

- Mogelijke effecten van de voorgestelde bestemmingen en voorschriften
 - Effecten binnen het plangebied en op de omgeving
 - Effecten voor exploitatiefase en aanlegfase
- Milderende maatregelen om negatieve effecten te reduceren
- Opmaak door erkende deskundigen van onafhankelijk studie bureau

Conclusies worden verwerkt in ontwerp-GRUP

- Ruimte voor opvang en infiltratie van hemelwater op het terrein
- Ruimte voor landschappelijke inpassing: visuele afscherming en buffering i.f.v. lucht en geluid
- Plaatsing van de tunnelmonden

22

Maatschappelijke kosten-baten analyse (Bijlage VI)

Onderzoek naar de kosten-batenverhouding van de verschillende alternatieven

- MKBA-Light?
 - Kosten en baten die niet onderscheidend zijn tussen de alternatieven zijn niet meegenomen (vb. indirecte baten)
- Overzicht van de resultaten en gemonitiseerde afwegingen
- Opmaak door erkende deskundigen van onafhankelijk studie bureau

ALTERNATIEF	PROJECTKOSTEN			MONITITIEKOSTEN			LEEFKONDIETIEVBATEN				
	Investering- kosten	Overlevings- kosten	Vervangings- kosten	Permanente- omganc- kosten	Vestals- omganc- kosten	Verkeer- omganc- kosten	Recreatie- omganc- kosten	Recreatie- kwaliteit	Recreatie- kwantiteit	Overlevings- kwaliteit	Overlevings- kwantiteit

23

Verkeersveiligheidseffecten beoordeling (Bijlage VII)

Onderzoek naar mogelijke knelpunten of aandachtspunten voor verkeersveiligheid (VVEB)

- Beoordeling van de evolutie van de verkeersveiligheid op de A8 ten opzichte van de bestaande toestand
- Aangezien de mobiliteitsoplossing op de A8 voor de 3 verschillende alternatieven identiek is, zijn de conclusies omtrent de verkeersveiligheid ook identiek

Rapport Tunnelveiligheid (Bijlage VIII)

Beoordeling van de tunnelveiligheid en aanbevelingen

- Het bestuursorgaan tunnelveiligheid moet voor elk van de 3 alternatieven beoordelen of het voldoet aan de wettelijke bepalingen rond tunnels in het trans-Europese Netwerk
- De bijlage bevat
 - het dossier tunnelveiligheid, met een beschrijving van de tunnels
 - het formeel advies van het bestuursorgaan

Ontwerpen onderzoek (Bijlage IX)

Onderzoek om de alternatieven te kunnen vergelijken en keuzes te onderbouwen

- Planonderdelen van de verschillende combinatie-alternatieven inzichtelijk maken
- Bespreking van de ruimtelijke impact en ruimte-inname van de verschillende combinatie-alternatieven in functie van de plandoelstellingen
- Uitwerking conceptplannen en dwarsprofielen

Keuze voorkeursalternatief

Beoordelingsnota (Bijlage X)

Beschrijving en bundeling van de resultaten van de verschillende onderzoeken en afweging tussen de alternatieven

- Gevoerde onderzoeken: plan-MER, MKBA-Light, VVEB, Tunnelveiligheid, nota ontwerp end onderzoek
- Beschrijving van de verschillende combinatie-alternatieven
- Afweging op basis van de onderzoeksresultaten
- Zowel voor exploitatiefase als voor aanlegfase

Motivatie van de keuze van varianten, opties en alternatieven



Voorkeursalternatief

Motivatie

- Om verkeersdruk in de omliggende wijken te beperken wordt gekozen voor de aanleg van de **lokale verbindingsweg**.
- De dwarsverbinding aan de **Halleweg** wordt voorbehouden voor voetgangers en fietsers. Gemotoriseerd verkeer kan hier dus niet de A8 oversteken of de lokale verbindingsweg oprijden. Zo wordt het veiliger en aangenamer om je lokaal te verplaatsen, en krijgt sluisverkeer minder kans.
- Door de aanleg van een **korte tunnel** tussen de Nijvelsesteenweg en de Halleweg, ontstaat ruimte om de plandoelstellingen te realiseren. Naast de lokale verbindingsweg is ruimte voor een kwalitatieve en robuuste groenstructuur. De realisatie van een park bovenop het tunneldak draagt bij aan de landschappelijke inpassing van de A8 en de kwaliteit van de omgeving. De langere tunnel biedt slechts beperkt bijkomende voordelen die niet in verhouding staan tot de kost.

Voorkeursalternatief (Tijdelijke A8 2x2)

Aanlegfase



Voorkeursalternatief

Motivatie

- Een **tijdelijke A8 met 2 rijstroken in elke richting** blijkt de beste keuze om zowel voldoende doorstroming op de A8 te garanderen als de lokale overlast door sluipverkeer tijdens de werken te beperken.
- Dit alternatief heeft zeer gelijkaardige negatieve impact op bebouwing en innames als de andere onderzochte alternatieven met minder rijstroken. Daarom is een tijdelijke A8 met 2 keer 2 rijstroken de voorkeursoplossing.

Grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften

Ontwerpvoorstel



35

Grafisch plan (Bijlage I)



36

Van ontwerpvoorstel naar grafisch plan

1 - Zone voor waterbuffering aan het kanaal

2 - Nieuwe tunnel ter vervanging van het kruispunt tussen Rodenem en de wijken ten noorden van de A8

3 - Nieuwe weg tussen Biezeweide en Kouter met aansluiting op de tunnel



Van ontwerpvoorstel naar grafisch plan

4 - Waterbuffering en parkinrichting aan de Veldstraat

5 - Fiets- en voetgangersbrug van Driepikkel naar Veldstraat

6 - Ecologische verbinding ten zuiden van en parallel langs de A8



Van ontwerpvoorstel naar grafisch plan

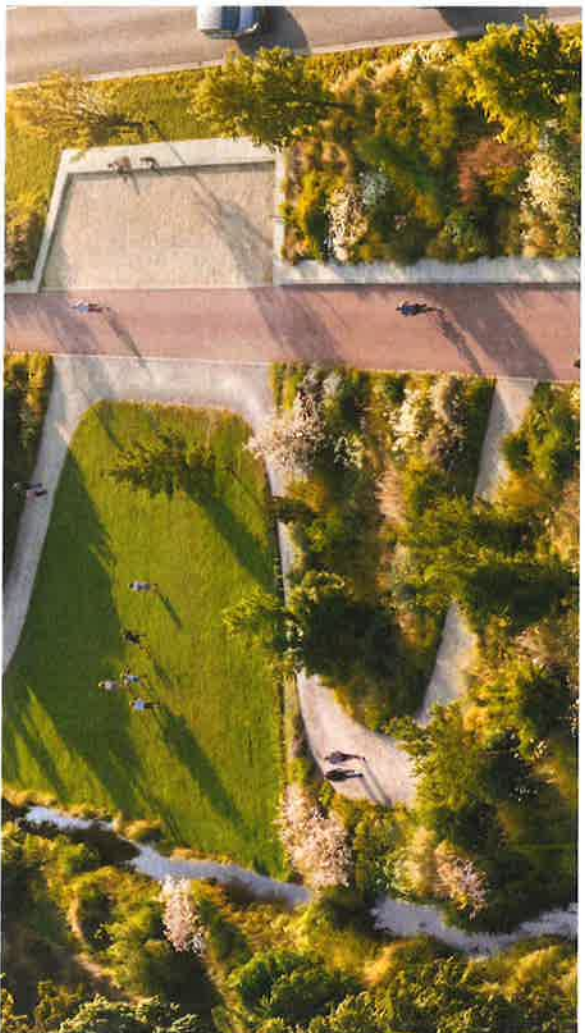
8- Tunneldak met ruimte voor ontmoeting en doorlopende fiets- en wandelverbindingen

9- Tijdelijke werfzone, kan na uitvoering van de werken ingericht worden als een park

10- Halleweg als autovrije oversteek voor voetgangers en fietsers

11 - Dienstgebouwen met technische installaties, geïntegreerd in landschap en park







Van ontwerpvoorstel naar grafisch plan

12 - Lokale verbindingsweg en Welkomstlaan leiden verkeer rechtstreeks naar de A8

13 - Volwaardige aansluiting aan de Welkomst laan met op- en afritten in alle richtingen

14 - Tijdelijke werfzone, kan na uitvoering van de werken ingericht worden als zone voor groen en natuur



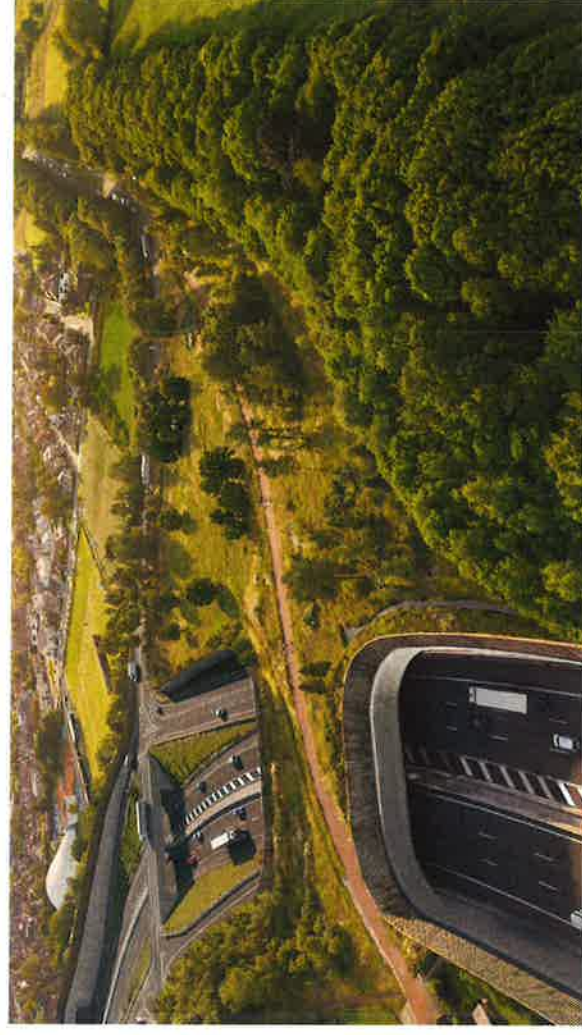
Van ontwerpvoorstel naar grafisch plan

15 - Overkapping aan de Keerstraat met fietsverbinding tussen Essenbeek en Buizingen



16 - Extra ruimte voor groen en natuur rond de overkapping

17 - Veilige oversteeek voor fietsers en voetgangers over de Welkomstlaan (tussen Ysayestraat - Bleukensstraat)

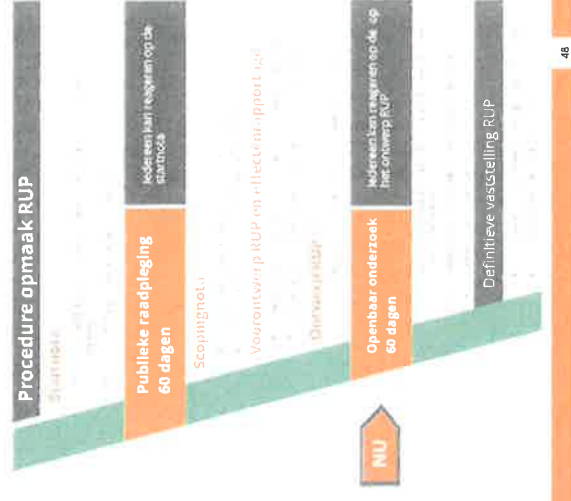


Openbaar onderzoek en verdere procedure



Vervolgproces

- **Openbaar onderzoek ontwerp-GRUP**
 - 26 mei t.e.m. 24 juli 2026
 - Iedereen kan schriftelijk reageren
 - Adviesverlening
- **Verwerking adviezen, bezwaren en opmerkingen**
 - Eventueel aanpassing plan
- **Definitieve vaststelling GRUP**
 - Door de Vlaamse Regering
 - Motivatie verwerking reacties en adviezen



Vervolgproces

Na goedkeuring GRUP: verdere technische uitwerking wegontwerp

- Voorontwerpfase
 - Opmaak voorontwerp
 - Uitwerking project-MER
- Detailontwerp en vergunningsaanvraag
 - Opmaak definitief ontwerp
 - Onteigeningsprocedure opstarten
 - Aanvraag omgevingsvergunning
 - Het lokaal onderzoek over omgevingsvergunning wordt afgerond op project-fal 4
- Uitvoeringsfase
 - Aanbesteding
 - Jitvoering werken

Informatie en inzage documenten

Documenten inkijken

- <https://grups.omgeving.vlaanderen.be/r/A8>
- Gratie-software
 - Beersel, Alsebergsesteenweg 1046
 - Halle, Oudstrijdersplein 18
 - Sint-Pieters-Leeuw, Pastoorijstraat 21
 - Departement Omgeving Brussel, Havenlaan 88, tel 02 553 11 71 (keuzemenu 4 en vervolgens 1)

Infomarkt

- Dinsdag 9 juni, 15uur tot 20uur, Sint-Rochuskerk, Kardinaal Mercierplein 1 te 1500 Halle
- Inschrijven voor tijdstip via [webpagina](#)

Inhoudelijke vragen

- Vlaamse overheid, Departement Omgeving
- Mail ingewandigde@milieu.vlaanderen.be

Informatie op de website

<https://grups.omgeving.vlaanderen.be/r/A8>

Dossierstukken:

- Bijlage I: Grafisch plan
- Bijlage II: Sedenbouwkundige voorschriften
- Bijlage IIIa: Toelichtingsnota - tekst
- Bijlage IIIb: Toelichtingsnota - kaarten
- Bijlage IV: Register planbaten, planschade, kapitaalschade en gebruikerschade
- Bijlage V: Ontwerp plan-MER
- Bijlage VI: Light MKBA
- Bijlage VII: Verkeersveiligheidseffectenbeoordeling (VVEB)
- Bijlage VIII: Turnveiligheid
- Bijlage IX: Ontwerpend onderzoek
- Bijlage X: Beoordelingsnota
- Bijlage XI: Overeenkomst
- Bijlage XII: scopingnota 2
- Procesnota

Inspraakstukken:

- Digitaal inspraakformulier
- Brochure
- Posters informatie
- Ingesproken presentatie

Inspraakreacties indienen

Digitaal inspraakformulier

- <https://grups.omgeving.vlaanderen.be/r/A8>

Brief sturen naar

- Leefmilieu en Natuur Omgeving, Koning Albert II-laan 15 bus 550, 1210 Brussel

Brief afgeven bij Stad Halle, gemeente Beersel gemeente Sint-Pieters-Leeuw

- Vlaamse overheid, Departement Omgeving
- Mail omgeving@planningvlaanderen.be

Inspraakreactie indienen kan van 26 mei t.e.m. 24 juli 2026

- Geen individueel antwoord op inspraakreactie
- De definitieve vaststelling van het GRUP bevat de verwerking van de reacties en adviezen

Hoe gaan we verder na het GRUP?

