



Besluit van de Vlaamse Regering houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' in Halle

DE VLAAMSE REGERING,

Rechtsgrond

Dit besluit is gebaseerd op:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.10§1;
- Het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, artikel 13, §§ 1 en 3, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002, artikel 17, § 3, eerste lid, vervangen bij het decreet van 19 mei 2006, artikel 18, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002, artikel 25, § 1, vervangen bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij de decreet van 7 december 2007, artikel 27, § 3, eerste lid, ingevoegd bij decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 25 mei 2007, artikel 28, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002 en artikel 36ter, § 1, §2, eerste lid en §4 ingevoegd bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 19 mei 2006.

Vormvereisten

Volgende vormvereisten zijn voldaan:

- Op 31 mei 2024 keurde de Vlaamse Regering de startnota voor de gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' goed.
- De publieke consultatie over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' liep van 11 juni 2024 tot en met 9 augustus 2024. Er werd een publiek participatiemoment georganiseerd over de startnota 'Landschappelijke inpassing A8' op 27 juni 2024 in Halle. Er werden 53 inspraakreacties ontvangen, waarvan adviezen van de gemeente Halle, de provincie Vlaams-Brabant, de Vlaamse Milieumaatschappij - water, de Vlaamse Milieumaatschappij - lucht, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Departement Landbouw en Visserij, het Agentschap Wegen en Verkeer, Sport Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, OVAM, het Departement Zorg, de Minaraad en SARO. Gezien de grensoverschrijdende effecten van het plan werden ook adviezen ontvangen van de gemeente Tubeke en het Waals Gewest.
- Het advies van de Vlaamse Strategische Adviesraad voor Ruimtelijke Ordening en Onroerend Erfgoed over de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke herinrichting A8' werd verleend op 4 september 2024.
- De scopingnota 1 voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Landschappelijke herinrichting A8' werd op 21 mei 2025 gepubliceerd op de website van het Vlaamse Departement Omgeving.
- De scopingnota 2 voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Landschappelijke herinrichting A8' werd op 12 maart 2026 gepubliceerd op de website van het Vlaamse Departement Omgeving.

- Het Vlaams Expertisecentrum m.e.r. werd op 6 maart 2026 om advies gevraagd over scopingnota 2 en heeft zich in haar advies van 10 maart 2026 akkoord verklaard met de reikwijdte, de detailleringsgraad en de inhoudelijke aanpak van het milieueffectrapport.
- De plenaire vergadering over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' vond plaats op 3 april 2026, het verslag ervan en de mondelinge en/of schriftelijke adviezen van de Stad Halle, gemeente Beersel, de provincie Vlaams-Brabant, de Vlaamse Milieumaatschappij - water, de Vlaamse Milieumaatschappij - lucht, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Agentschap voor Landbouw en Zeevisserij, het Agentschap Wegen en Verkeer, Sport Vlaanderen, Toerisme Vlaanderen, OVAM en het Departement Zorg. Gezien de grensoverschrijdende effecten van het plan werd ook een advies gevraagd en ontvangen van het Waals Gewest (Service Public Wallonie).
- Het Vlaams Expertisecentrum m.e.r. werd op 28 april 2026 gevraagd om de kwaliteit van het ontwerp-plan-MER te beoordelen. VECM verleende op 29 april 2026 haar advies.
- Deze scopingnota 2 werd niet meer gewijzigd na de plenaire vergadering en is nu bij het ontwerp-GRUP gevoegd.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Het ontwerp-GRUP 'Landschappelijke inpassing A8' geeft uitvoering aan de principes van het ruimtelijk structuurplan Vlaanderen (RSV), waarbinnen de A8-N203a bindend geselecteerd wordt als te ontwerpen hoofdweg. Bij de aanleg en inrichting van de hoofdwegen staan in het RSV o.a. de volgende principes voorop: *'Het hoofdwegennet wordt uitgebouwd als een volwaardig autosnelwegennet', 'het aantal op- en afritten wordt beperkt. Dit bevordert de doorstroming en de veiligheid' en 'De kruispunten zijn uitsluitend ongelijkvloers'.*
- Het voorgenomen plan ligt op het grondgebied van de stad Halle.
- Het ontwerp-GRUP 'Landschappelijke inpassing A8' heeft als opzet de vereiste planologische basis te creëren voor de herinrichting van de A8 Halle tussen het kanaal Brussel-Charleroi en de aansluiting van met de Ring rond Brussel. De herinrichting is nodig is functie van het verhogen van de verkeersveiligheid en het verbeteren van de doorstroming op dit wegvak (wat ook gepaard zal gaan met een afname van sluipverkeer door en omheen Halle), zodat de A8 zijn functie als hoofdweg beter kan vervullen, alsook het verbeteren van de leefbaarheid in de aangrenzende woonzones.
- Aan de opmaak van het ontwerp-GRUP is een onderzoek naar milieueffecten, een ontwerpend onderzoek, een maatschappelijke kosten-batenanalyse, een verkeersveiligheidseffectenbeoordeling en een rapport tunnelveiligheid voorafgegaan. De resultaten en conclusies hiervan zijn verwerkt in het ontwerp-GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota. De motivatie voor het voorkeursalternatief in het ontwerp-GRUP werd ook opgenomen in de toelichtingsnota.
- Voor wat betreft de alternatieven zijn in de scopingfase een aantal varianten en opties voorgesteld en ingesproken, die in alle onderzoeken zijn onderzocht, al dan niet weerhouden en verfijnd.
- Op basis van de resultaten uit de milieubeoordeling, het ontwerpend onderzoek, de maatschappelijke kosten-batenanalyse, de verkeersveiligheidseffectenbeoordeling en het rapport tunnelveiligheid werd een voorkeursalternatief voor de exploitatiefase enerzijds en een voorkeursalternatief voor de aanlegfase anderzijds weerhouden.

- Voor de exploitatiefase werd gekozen voor het alternatief met de korte tunnel, in combinatie met een lokale verbindingsweg en het afsluiten van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer. Voor de Welkomstlaan worden de mogelijkheden voor verdiepte ligging opgehouden. De verschillende gemaakte keuzes worden hieronder gemotiveerd:

- De lokale verbindingsweg

De lokale verbindingsweg is globaal genomen positief voor de verkeersleefbaarheid op het onderliggende wegennet. Ze vangt een groot deel van de verkeersdruk van en naar de A8 op. Dit toont duidelijk aan dat de lokale verbindingsweg een meerwaarde heeft. Dit uit zich ook in de positieve effecten op het gebied van luchtkwaliteit en gezondheid in de omgeving, met slechts enkele zeer lokale en beperkte negatieve effecten. Ruimtelijk veroorzaakt de lokale verbindingsweg wel een nieuwe barrière in het landschap. Deze is echter veel minder ingrijpend dan de huidige A8, waardoor dit negatieve aspect niet opweegt tegen de voordelen van de lokale verbindingsweg als onderdeel van de herinrichting van de A8. Er kan dus gemotiveerd worden om te kiezen voor de variant met lokale verbindingsweg.

- Welkomstlaan

Met de keuze voor de lokale verbindingsweg ontstaat er een aansluiting tussen de Nijvelsesteenweg en de A8. Om te voldoen aan de plandoelstellingen en een goed functionerende hoofdweg te realiseren, mag de E. Ysayestraat dan niet meer aansluiten op de Welkomstlaan. Dit zou immers een tweede verbinding van het onderliggende wegennet met de A8 creëren, wat in tegenspraak is met de mobiliteits-principes. Uit het vooronderzoek bleek daarenboven dat, in het geval de E. Ysayestraat op de Welkomstlaan aansluit in het geval een lokale verbindingsweg voorzien wordt, de E. Ysayestraat alsnog als sluiproute naar het nieuwe op- en afrittencomplex gebruikt wordt.

Het afsluiten van de aansluiting voor gemotoriseerd verkeer van de E. Ysayestraat op de Welkomstlaan genereert twee opties: (1) de Welkomstlaan op het maaiveld houden met een niet-conflictvrije gelijkvloerse kruising voor de actieve modi of (2) De Welkomstlaan verdiept aanleggen, tot ten noorden van de E. Ysayestraat, met een conflictvrije verbinding voor actieve modi tussen de E. Ysayestraat en de Bleukenstraat op maaiveldniveau. Uit de onderzoeken zijn geen onderscheidende effecten gevonden tussen beide opties, dus wordt deze optie niet bepaald in het GRUP zodat de keuze op projectniveau gemaakt kan worden.

- Halleweg afsluiten voor gemotoriseerd verkeer

De Halleweg is een bestaande lokale weg tussen Essenbeek en Halle/Sint-Rochus. Het openhouden van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer, in combinatie met een lokale verbindingsweg, biedt geen meerwaarde voor het mobiliteitssysteem en voor de verkeersleefbaarheid in de omgeving. Meer nog, het openhouden van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer zorgt opnieuw voor sluipverkeer door de wijken. Bovendien creëert het openhouden van de Halleweg een bijkomende en niet wenselijke aansluiting op de A8 voor gemotoriseerd verkeer. Immers, uitgaande van de gemaakte keuze voor het voorzien van een lokale verbindingsweg, kruist de Halleweg de lokale verbindingsweg. Een gelijkvloerse kruising tussen beiden zou voor gemotoriseerd verkeer een bijkomende aansluiting richting de A8 fysiek mogelijk maken en past dus niet binnen de mobiliteitsoplossing en de plandoelstellingen. Om te garanderen dat er geen uitwisseling kan plaatsvinden, zou bij het openhouden van de Halleweg voor

gemotoriseerd verkeer, een ongelijkvloerse kruising van de Halleweg met de lokale verbindingsweg voorzien moeten worden. Hiervoor is bijkomende infrastructuur nodig wat de landschappelijke inpassing verzwakt. Het afsluiten van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer betekent ook een bijkomende comfortabele en veilige route voor actieve modi tussen beide zijden van de A8. Er kan dus gemotiveerd worden om te kiezen voor het afsluiten van de Halleweg voor gemotoriseerd verkeer.

- Korte tunnel

In het gekozen alternatief worden kappen voorzien ter hoogte van Driepikkel en de Keerstraat en een 'korte' tunnel van voor de Nijvelsesteenweg in het westen tot voorbij de Halleweg in het oosten.

Door de keuze voor een tunnel, die op zijn minst van voor de Nijvelsesteenweg tot voorbij de Halleweg loopt, kan de lokale verbindingsweg op het tunneldak worden aangelegd en blijft er nog voldoende ruimte over voor een kwalitatieve en robuuste groenstructuur. Bijkomend levert een park boven op het tunneldak een grote bijdrage aan de landschappelijke inpassing van de A8 en de ruimtelijke kwaliteit in de omgeving. Ter hoogte van het tunneldak zijn er positieve effecten voor lucht en geluid. De korte tunnel biedt verder nog een aantal voordelen. De tunnelmondeffecten (concentratie van schadelijke stoffen) kunnen beperkt worden. Qua verkeersveiligheid en tunnelveiligheid zijn er minder risico's verbonden aan een kortere tunnel. Een korte tunnel heeft tenslotte is gunstige kosten-baten verhouding.

- Voor de aanlegfase wordt gekozen voor het werfalternatief 1. In dit alternatief wordt de capaciteit van de A8 tijdens de aanlegfase behouden door een tijdelijke weg te voorzien van 2x2 rijstroken. Werfalternatief 1 wordt gekozen omdat het als enige een aanvaardbaar evenwicht biedt tussen mobiliteit, leefbaarheid en ruimtelijke impact tijdens de aanlegfase van de herinrichting van de A8. De tijdelijke A8 met 2x2 rijstroken kan het doorgaand verkeer voldoende verwerken, waardoor de druk op het lokale wegennet beperkt blijft en reistijden en verkeersveiligheid in de regio grotendeels stabiel blijven. Wel treden er zeer lokaal beperkte negatieve effecten op, onder meer in Essenbeek en langs de Nijvelsesteenweg. De negatieve effecten op luchtkwaliteit, geluid en gezondheid blijven hierdoor voornamelijk lokaal ter hoogte van de bebouwing in de directe omgeving van het tijdelijke tracé en kunnen worden gemilderd door afscherming ter hoogte van deze bebouwing. De ruimtelijke impact van werfalternatief 1 verschilt nauwelijks van deze in werfalternatief 2.

De alternatieven 2 en 3 veroorzaken daarentegen onaanvaardbare mobiliteits- en leefbaarheidseffecten in de omgeving, die bovendien niet of nauwelijks te milderen zijn. Alternatief 2 (tijdelijke A8 met 2x1 rijstroken) leidt tot een structurele verkeersafwenteling naar de omliggende woonkernen, met overbelasting van lokale wegen en een wijdverspreide negatieve milieu-impact. Hetzelfde geldt voor de variant met 2x1 rijstroken in de bouwput omdat deze andere ruimtelijke configuratie niets wijzigt aan de verkeerssituatie. Bovendien zorgt dit voor een complexe, versnipperde en te faseren werfsituatie met een bochtige en daarom minder veilige tijdelijke A8. Alternatief 3 (geen tijdelijke A8) veroorzaakt een massale verschuiving van verkeer naar het onderliggend wegennet, met ernstige filevorming, veiligheidsrisico's en uitgesproken negatieve effecten op lucht en geluid in de ruime omgeving van de A8, alsook (zeer) negatieve effecten op vlak van geluids- en depositietoename in de SBZ-en/of VEN-gebieden Hallerbos en Berendries-Maasdalbos.

- De milieubeoordeling omvat elementen voor de watertoets. Met het watersysteem en het leefmilieu is rekening gehouden bij de opmaak van het grafisch plan en de redactie van de stedenbouwkundige voorschriften. Op basis van de geïntegreerde milieubeoordeling kan geoordeeld worden dat het plan geen nadelige gevolgen heeft

voor het watersysteem die niet kunnen worden gecompenseerd, noch op andere aspecten van het leefmilieu.

- In het kader van de opmaak van het plan-MER is tevens een passende beoordeling uitgevoerd. De resultaten en conclusies hiervan zijn verwerkt in het ontwerp-GRUP en meer bepaald in de toelichtingsnota.
- In de toelichtingsnota wordt in de milieuverklaring de motivering van de ruimtelijke vertaling van milderende maatregelen opgenomen.
- De neerslag van de geïntegreerde afweging, de ruimtelijke afweging en de milieubeoordeling, is opgenomen in de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.1.1, §1, eerste lid.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011, wat de bindende bepalingen betreft.
- Het koninklijk besluit van 7 maart 1977 houdende de vaststelling van het gewestplan Halle- Vilvoorde-Asse, en latere wijzigingen.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2018 houdende de definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijke gebied Halle - Cluster A8' Deelplan 'A8 - tunnel - westelijk deel';
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2018 houdende de definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijke gebied Halle - Cluster A8 'Deelplan 'Knooppunt A8xR0';
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2018 houdende de definitieve vaststelling van het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening Kleinstedelijke gebied Halle - Cluster -cluster binnenstad - deelplan Welkomstlaan;
- Het besluit van de gemeenteraad van Halle van 24 februari 2015 houdende de definitieve goedkeuring van het gemeentelijk RUP 'Kruisveld';
- BPA Informa.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Het bij dit besluit gevoegde ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8' wordt voorlopig vastgesteld.

De normatieve delen van dit ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. bijlage I, het verordend grafisch plan.
2. bijlage II, de verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

De niet-normatieve delen van dit ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

3. Bijlage IIIa, de toelichtingsnota met de tekstuele toelichting.
4. Bijlage IIIb, de toelichtingsnota kaarten.
5. Bijlage IV, het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie.
6. Bijlage V, het ontwerp plan-milieueffectrapport
7. Bijlage VI, het licht MKBA A8 Halle
8. Bijlage VII, de verkeersveiligheideffectbeoordeling
9. Bijlage VIII, het rapport tunnelveiligheid
10. Bijlage IX, het ontwerpend onderzoek
11. Bijlage X, de beoordelingsnota
12. Bijlage XI, Overeenkomst
13. Bijlage XII, de scopingnota 2

Artikel 2. De Vlaamse minister, bevoegd voor omgeving, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage I. Verordenend grafisch plan

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'.

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage II. Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage IIIa. Toelichtingsnota met de tekstuele toelichting

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage IIIb. Toelichtingsnota kaarten

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage IV. Register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing of een compensatie

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage V. Ontwerp plan-milieueffectenrapport

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage VI. Light MKBA A8 Halle

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage VII. Verkeersveiligheideffectbeoordeling

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage VIII. Rapport tunnelveiligheid

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage IX. Ontwerpend Onderzoek

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage X. De beoordelingsnota

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage XI. Overeenkomst

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage XII. Scopingnota 2

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 8 mei 2026 houdende de voorlopige vaststelling van het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Landschappelijke inpassing A8'

Brussel, 8 mei 2026.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER