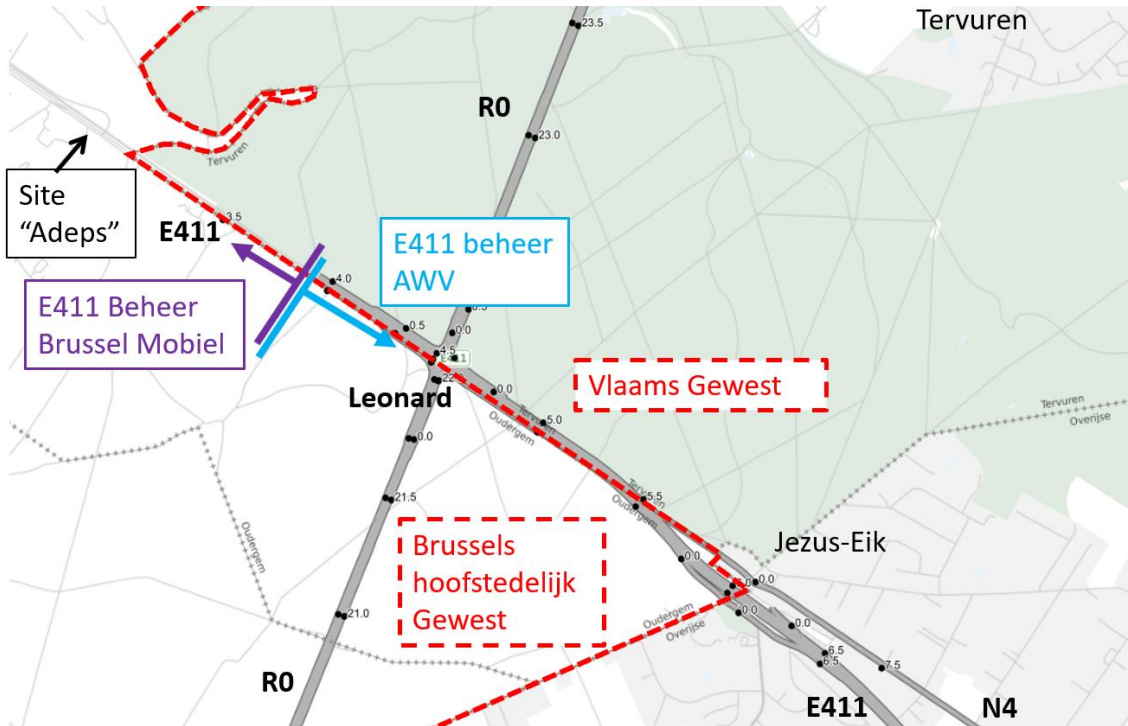


Figuur 1: Situering, afbakening RPA en Gewestgrenzen

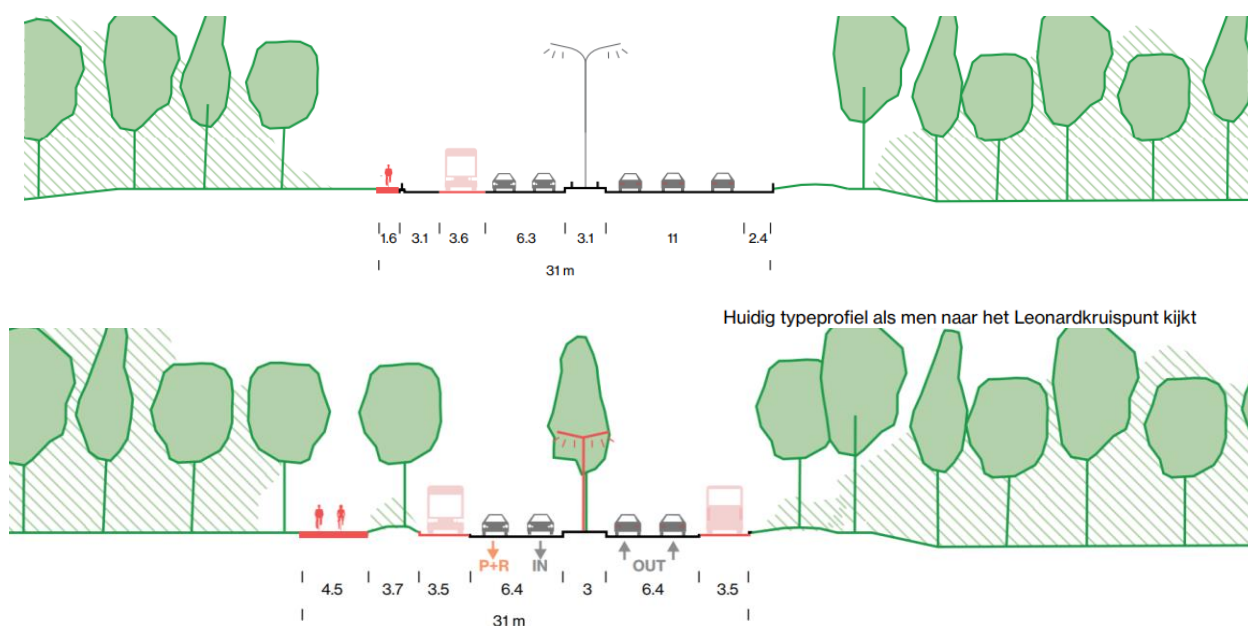
Dat het verordenende luik van het RPA de A4 in het Zoniënwoud niet behandelt, vloeit mogelijks ook voort uit de lokale terreinsituatie. De gewestgrens tussen het Vlaams en Brussels Hoofdstedelijk Gewest (BHG) is vanaf Jezus-Eik tot Oudergem pal op de E411 (A4) gelegen. De rijstroken van de A4 (E411) richting BHG zijn volledig op Vlaams grondgebied gelegen vanaf kilometerpunt 3,0. Wel zijn er voor dat deel twee wegbeheerders: Brussel Mobiel is wegbeheerder voor km-punt 3,0 tot 3,9 en het agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor km-punt 3,9-6,0. Richting Waver is AWV wegbeheerder op een deel van de E411, met name eveneens voor kilometerpunt 3,9 tot 6,0, hoewel de snelweg er deels op het grondgebied van het Brussels hoofdstedelijk Gewest gelegen is. Anders verwoord is het grootste deel van de A4 tussen site Adeps en het Leonardkruispunt of gelegen op Vlaams grondgebied of in beheer bij AWV (zie figuur 2).



B. VOORNEMEN RPA

De Vlaamse administratie bevoegd voor Mobiliteit, beschikt enkel over de eerste versie van het RPA (2019) en niet over de tweede versie die in juli 2021 werd goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering.

De visie van de eerste versie van het RPA voorziet dat de A4 (E411) vanaf Leonard tot Adeps naar onderstaande typeprofiel (figuur 3) omgevormd zou worden. Dat deel van de E411 is gelegen in het Zoniënwoud. Stadinwaarts zou er 1 rijstrook, 1 aparte rijstrook voor voertuigen naar een P+R thv. 'Adeps' en 1 busstrook komen; staduitwaarts voorziet men 2 rijstroken en 1 busstrook. Er zou daarnaast een volwaardige fietssnelweg tussen BHG en Jezus-Eik aangelegd worden².



Aanbevolen typeprofiel als men naar het Leonardkruispunt kijkt

Figuur 3: huidige en door het RPA aanbevolen typeprofiel tussen Leonardkruispunt en site 'Adeps'

Ter hoogte van het 'Centre sportif Adeps' zou aan de E411 een ondergrondse parking (P&R) worden voorzien van ca. 1.500 parkeerplaatsen. De P&R zou te bereiken zijn via een aparte rijstrook op de E411/A4, die vanaf Leonard stadinwaarts loopt (zie figuur 3). De bediening van de P&R zou gebeuren door tramlijn 8 (Louiza-Roodebeek), die met dat doel zou worden doorgetrokken naar Adeps en opgedeeld in twee delen (Louiza-Adeps en Adeps-Roodebeek). Daarnaast zou er ook een busaanbod zijn³. Metrolijn 5 biedt thv. Herrmann-Debroux een bediening en zou niet worden doorgetrokken tot Adeps. Een extra overstap van tram 8 naar metrolijn 5 zou noodzakelijk zijn te Herrmann-Debroux.

² bron: RPA, p. 216-217.

³ Milieueffectenrapport RPA Herrmann-Debroux, p. 778.



In hoofdlijnen stelt het advies dat de doelstellingen van het RPA op zich kunnen worden onderschreven, maar dat

- meer en blijvend overleg over het dossier aangewezen is en een verankering van de projecten van R0 Oost in het RPA wenselijk lijkt;
- de impact van het project op de R0, E411, het onderliggende wegennet en het Vlaamse Gewest verder dient te worden onderzocht;
- voor de voorziene P&R en de multimodale oplossingen een ruimer alternatievenonderzoek dient te gebeuren, voldoende overleg moet worden voorzien en duidelijke afspraken nodig zijn.

Op 8 oktober 2019 ontvangt het Departement MOW via het Departement Omgeving een tweede vraag om advies betreffende het RPA Delta-Herrmann-Debroux. Deze adviesvraag kadert binnen het openbaar onderzoek, dat loopt van 10 oktober tot 9 december 2019. Het betreft hetzelfde dossier als dat van de eerste adviesvraag. Het Departement MOW stuurt op 27 november 2019 een tweede advies uit. Dit advies bevat dezelfde hoofdpunten als het eerste advies van 30 september 2019, maar kent beperkte aanpassingen op basis van modeldoorrekeningen die intussen binnen de Vlaamse administratie bevoegd voor Mobiliteit, gebeurd zijn.

E. STAND VAN ZAKEN NA HET OPENBAAR ONDERZOEK (NOVEMBER 2019-HEDEN)

Hoewel het advies van MOW nadrukkelijk vroeg om meer overleg, werd in navolging van de adviesronde eind 2019 vanwege Perspective.Brussles na november 2019 geen officiële reactie ontvangen en geen overleg georganiseerd.

Op verschillende momenten werd door Departement MOW een stand van zaken gevraagd.

De Brusselse ontwikkelingscommissie brengt adviezen uit aan de Brusselse Gewestelijke Regering over onder meer ontwerpen van gewestelijke en gemeentelijke plannen. Dat gebeurde ook voor het RPA Delta-Herrmann-Debroux. Op 3 juli 2020 lichtte De Werkvennootschap op vraag van de vermelde commissie de projecten van de R0 Oost toe aan de commissie en gaf een overzicht van haar projecten. De commissie verwijst naar deze toelichting in haar advies, dat ze op 9 juli 2020 finaliseerde. In haar advies concludeert de commissie onder meer dat een betere interregionale samenwerking dringend en onmisbaar is.

Op 22 juli 2021 werd door de Brusselse Hoofdstedelijke regering het RPA Delta-Herrmann-Debroux in tweede lezing goedgekeurd. De tekst werd tot dusver niet formeel bezorgd en het is onduidelijk in hoeverre er rekening is gehouden met de inhoudelijke vragen vanuit het Vlaams Gewest.

Volgens de website van perspective.be zal de Raad van State zich na deze tweede goedkeuring over het document buigen. Daarna zal het voor een derde en laatste lezing aan de Brusselse Hoofdstedelijke regering worden voorgelegd.

F. VRAAG TOT BESPREKING VAN HET DOSSIER OP HET OVERLEGCOMITÉ

Het RPA Delta-Herrmann-Debroux werkt een strategische visie uit over een verbindingsweg richting Vlaams en Waals Gewest, maar zonder diepgaand overleg met die Gewesten. Er valt nochtans zeker een mobiliteitsimpact op het Vlaams Gewest te verwachten. De E411 tussen Adeps en Leonard, waarvoor het RPA een strategische visie uitwerkt (maar geen verordenend luik), ligt deels op Vlaams grondgebied en wordt deels door een Vlaamse wegbeheerder (AWV) beheerd. De E411 is een
////////////////////////////////////

