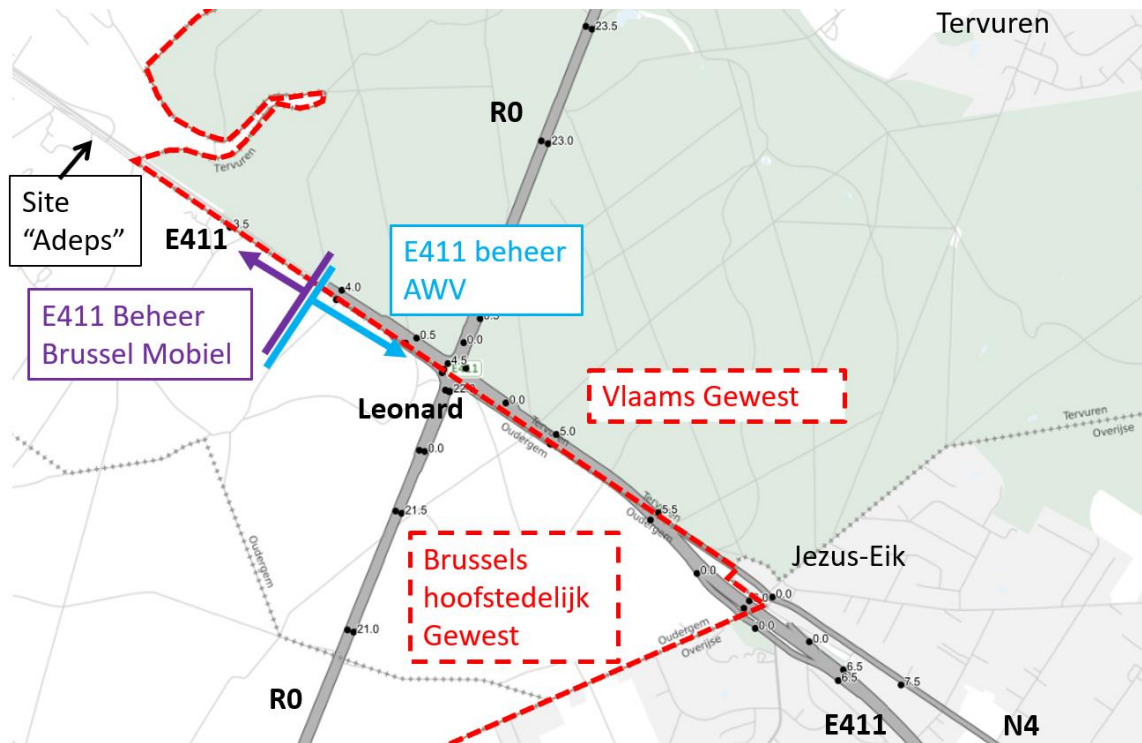


Figuur 1: Situering, afbakening RPA en Gewestgrenzen

Dat het verordenende luik van het RPA de A4 in het Zoniënwoud niet behandelt, vloeit mogelijk 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).

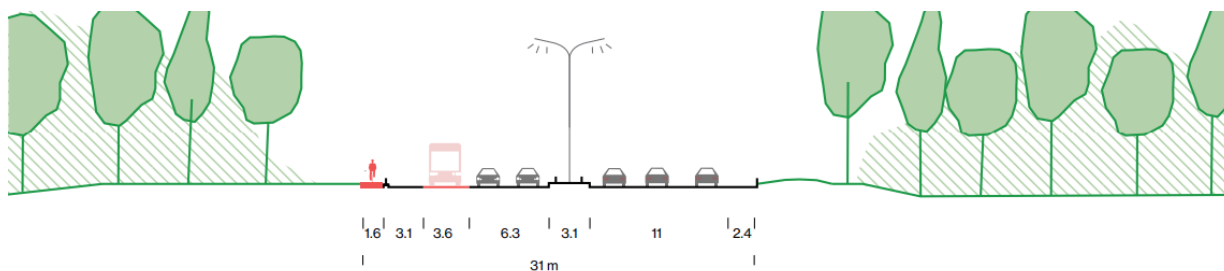




Figuur 2: Detail A4 & R0 met gewestgrenzen en beheersgrenzen

C. VOORNEMEN RPA

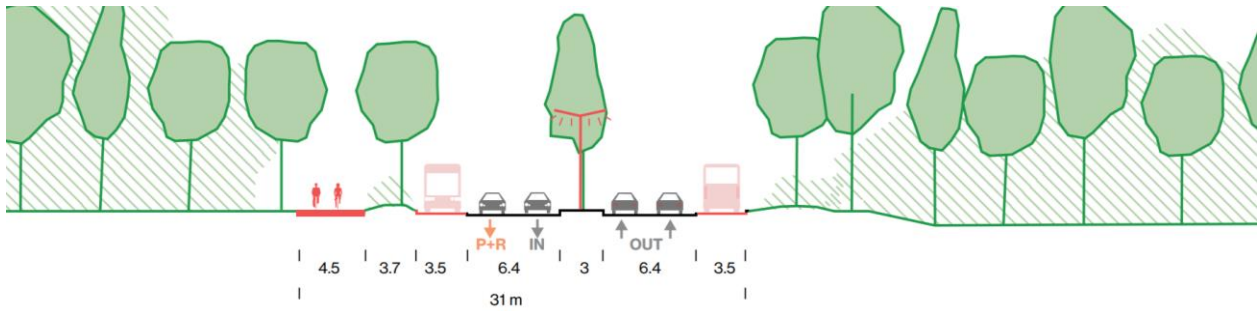
Het Beleidsdomein MOW beschikt enkel over de eerste versie van het RPA (2019) en niet over de tweede versie die in juli 2021 werd goedgekeurd door de Brusselse Hoofdstedelijke Regering. De visie van de eerste versie van het RPA voorziet dat de A4 (E411) vanaf Leonard tot Adeps naar onderstaande typeprofiel (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.



Huidig typeprofiel als men naar het Leonardkruispunt kijkt

² bron: RPA, p. 216-217.





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.



Figuur 4: Splitsing van tramlijn 8 tot de site 'Adeps'

D. IMPACT RPA

De A4 is momenteel, na de A3 (E40) Brussel-Luik, de tweede belangrijkste invalsweg naar het Brussels Gewest met dagelijks tienduizenden voertuigen, waarvan een aanzienlijk deel van/naar het Waals Gewest. De voorziene downgrading en reductie van rijstroken kan zorgen voor een (versnelde) fileterugslag tot op het Leonardkruispunt (R0 x A4). Als deze verkeerswisselaar vastloopt, kan dat voor een verdere fileterugslag op de R0 en E411 op het Vlaams grondgebied zorgen. Het Leonardkruispunt kent momenteel reeds congestie, voornamelijk in de ochtendspits richting Brussel, die de bereikbaarheid en leefbaarheid in de rand onder druk zet (sluipverkeer). In de avondspits is de problematiek beperkter.

Een belangrijke vraag is wat de precieze impact van het project Herrmann-Debroux zal zijn. Het milieueffectenrapport van het RPA gaat dieper in op de milieueffecten, waaronder ook de verkeerseffecten. Het rapport doet echter geen duidelijke uitspraak of de downgrading van Herrmann-Debroux zal leiden tot een nog verdere fileterugslag ter hoogte van het Leonardkruispunt.

³ Milieueffectenrapport RPA Herrmann-Debroux, p. 778.



Door het beleidsdomein MOW werden onafhankelijk van het Brussels Gewest eigen modeldoorrekeningen gedaan die zicht bieden op de te verwachten impact. Daarbij werden de maatregelen gesimuleerd uit de eerste versie van het RPA (2019). Hieruit lijkt het praktisch zeker dat het uitvoeren van de strategische visie van het RPA de congestie op en rond het Leonardkruispunt zal verergeren. Dat zal onvermijdelijk ook leiden tot extra sluijverkeer en bereikbaarheidsproblemen in de Vlaamse randgemeenten.

E. OPENBAAR ONDERZOEK (ZOMER-NAJAAR 2019)

Op 16 mei 2019 keurde de Brusselse Hoofdstedelijke Regering het RPA “Delta-Herrmann-Debroux” in eerste lezing goed. Twee maanden later (18 juli 2019) vraagt Perspective.Brussels een eerste keer een standpunt aan het Departement Omgeving, die het schrijven aan het Departement MOW bezorgt. Het schrijven van Perspective kadert niet binnen een officiële procedure. Het Departement MOW verstuurt haar advies op 30 september 2019. Dat advies werd afgestemd binnen MOW en bevat ook input van enkele betrokken Vlaamse gemeenten (o.m. Overijse).

In hoofdlijnen adviseert het Departement MOW 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 het Departement MOW gebeurd zijn.

F. 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.Brussels 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 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.

G. VOORSTEL TOT AGENDERING OP OVERLEGCOMITÉ

Het RPA Delta-Herrmann-Debroux werkt een strategische visie uit over een verbindingsweg richting Vlaams en Waals Gewest, maar zonder dat hierover diepgaand overleg met die Gewesten heeft plaats gevonden. 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 belangrijke intergewestelijke verbinding voor het gemotoriseerd verkeer, het openbaar vervoer en het fietsverkeer (fiets-GEN). Het is derhalve essentieel dat het Vlaams Gewest beter betrokken wordt in de uitwerking van een multimodale visie op de E411 en het maatregelenpakket noodzakelijk voor de realisatie van het RPA. Via de nota in bijlage wordt voorgesteld om dit dossier te agenderen op het Overlegcomité van 24 november 2021.

Aan het overlegcomité wordt voorgesteld te beslissen dat het Brussels Hoofdstedelijke Gewest het overleg over de verdere uitwerking van het Richtplan van Aanleg (RPA) voor het stedelijke gebied Delta-Herrmann-Debroux met de andere gewesten zal opstarten en hierover zal rapporteren op een volgende vergadering van het Overlegcomité.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen budgettaire impact voor de Vlaamse Overheid. Dit wordt bevestigd door het advies van de Inspectie van Financiën van 25 oktober 2021.

B. ESR-TOETS

Niet van toepassing.

C. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van de Vlaamse Gemeenschap, zodat het akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling niet vereist is.

D. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

////////////////////////////////////

