

De optimalisatie van het noordelijke deel van de R0 – zone Zaventem

1) Korte omschrijving van het project (concept, structuur en doelstellingen)

Het noordelijk deel van de ring om Brussel (R0) is toe aan een herinrichting. De eerste delen van deze ring dateren van meer dan 50 jaar geleden. Sindsdien is er heel wat verkeer bijgekomen, maar weinig veranderd aan de ring. Volgens het Verkeersindicatorenrapport Hoofdwegennet Vlaanderen 2014 ligt de filezwaarte op de Vlaamse autosnelwegen het hoogst op de ring om Brussel. Volgens datzelfde rapport kent de ring jaarlijks meer dan 1000 hinderincidenten die nefast zijn voor de doorstroming.

De hele regio kreunt onder de mobiliteitsdruk en vraagt om oplossingen.

Het project werd opgedeeld in 3 zones¹:

- Zone Zaventem: loopt vanaf de aansluiting met de E40 richting Leuven tot en met de aansluiting met de E19 richting Mechelen.
- Zone Wemmel: loopt vanaf de aansluiting met de E40 richting Gent tot en met de A12.
- Zone Vilvoorde omvat het deel tussen de A12 en de E19.

2) Verantwoording van het project en overwogen alternatieven

In 2000 werd gestart met de Verkeersstructuurschets zone Zaventem (E40 – Sint-Stevens-Woluwe tot E19 - Machelen). Deze studie legde de grondslag van het opsplitsen van het lokaal en het doorgaand verkeer.

In 2003 volde een ruimtelijke streefbeeldstudie voor het deel R0 Noord (E19 – Machelen tot E40 – Groot-Bijgaarden). In deze studie werden de principes van de verkeersstructuurschets vertaald in deze zone en ruimtelijk bekeken.

In 2004 volgde de START²-beslissing waarbij oplossingen gezocht werden voor een betere toegankelijkheid van de ruime luchthavenregio.

In 2008 werd gestart met de plan-MER voor zone Zaventem.

Deze plan-MER werd uitgebreid tot een strategische MER voor het volledige noordelijke deel van de ring om Brussel (van E40 tot E40). In deze studie zat tevens een mobiliteitsstudie vervat. Deze studie werd afgerond in 2012 en vormde, samen met de MKBA, de basis voor de beslissing van de Vlaamse Regering van 25 oktober 2013, waarin het voorkeursscenario bepaald werd.

¹ In het verleden werd ook vaak verwezen naar 'zone Noord'. Deze zone omvat de zone Vilvoorde en Wemmel. Voor de duidelijkheid werd hier deze bijkomende opdeling gemaakt.

² Strategisch Actieplan voor Reconversie en Tewerkstelling

3) Stand van zaken/fase van uitvoering/timing van realisatie en financiering

Het vervolgtraject omvat in eerste instantie het opmaken van een voorontwerp, waarvan de laatste aanpassingen tegen maart 2016 doorgevoerd zouden moeten zijn.

Hierna kan de opmaak van de milieu-effectenrapportage starten. De duur van de MER-procedure, maar ook het verdere vergunningstraject en opmaak van het bestek en aanbestedingsprocedure zullen bepalend zijn voor de start van de werken. Er wordt momenteel voorzien om de werken in 2019 te kunnen aanvatten.